

E 2657

**ASSEMBLEE NATIONALE**

**SENAT**

DOUZIEME LEGISLATURE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2003-2004

Reçu a la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 5 août 2004

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance  
du 30 juillet 2004

Enregistré a la Présidence du Sénat le 5 août 2004

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,  
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil** déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil

COM(2004) 475 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET DE L'UNION EUROPÉENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

**INTITULE**

*COM (2004) 475 final*

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil.

N  
A  
T  
U  
R  
E

S.O.  
Sans Objet

L,  
Législatif

N.L.  
Non Législatif

**Observations :**

La présente proposition de règlement modifie le règlement n° 2236/95 dont les deux précédentes modifications ont été regardées comme relevant du domaine de la loi, même si, en droit interne, un régime de subvention relève du domaine du règlement.

Date d'arrivée  
au Conseil d'Etat

30/07/2004

En tout état de cause, l'importance des montants financiers en jeu et des infrastructures en cause dans une Communauté élargie à 25 Etats membres, justifieraient en opportunité la saisine du Parlement.

Date de départ  
du Conseil d'Etat

03/08/2004



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 27 juillet 2004**

**11740/04**

**Dossier interinstitutionnel:  
2004/0154 (COD)**

**ECOFIN 285  
TRANS 264  
ECO 143  
ENER 192  
CODEC 943**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission européenne  
En date du: 20 juillet 2004

---

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Madame Patricia BUGNOT, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut représentant.

---

p.j. : COM(2004) 475 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.7.2004

COM(2004) 475 final

2004/0154 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil**

(présentée par la Commission)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **I LES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT ET D'ENERGIE MOTEURS DE LA CROISSANCE ET DE LA COHESION**

1. Il n'existe pas d'économies compétitives sans réseaux de transport ou d'énergie performants. L'établissement et le bon fonctionnement des réseaux transeuropéens dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications qui sont reconnus en tant que politique Communautaire depuis plus de dix ans, représentent deux des conditions essentielles pour la réussite du marché intérieur, pour garantir une mobilité durable et la sécurité des approvisionnements énergétiques dans une Union élargie. Malgré cela, le réseau reste confronté à une croissance forte mais déséquilibrée du trafic, tandis que se renforce l'exigence du développement durable et que la nécessité d'intégrer les réseaux, tant de transport que d'énergie des nouveaux États membres devient un impératif incontournable.
2. En vue de compléter le maillage au niveau de la Communauté, ces réseaux requièrent des investissements significatifs. Le montant total des investissements pour achever le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dans l'Union élargie, tel qu'il a été approuvé par le Conseil et le Parlement le 29 avril 2004 s'élève ainsi à plus de 600 milliards d'€ à l'horizon 2020, mais les infrastructures de transports et dans certains cas d'énergie demeurent en panne de financement, faute de moyens financiers à la hauteur et par manque d'un cadre propice aux investissements.
3. Le montant nécessaire afin de compléter le réseau transeuropéen d'énergie (RTE-E) a été estimé à quelque 28 milliards d'€ pour les seuls projets prioritaires. Si le réseau de transport reste très largement tributaire des fonds publics, les réseaux transeuropéens d'énergie font normalement appel au financement par les opérateurs du secteur.
4. Contrairement au secteur des télécommunications, où l'accent est surtout mis sur des applications, les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie nécessitent encore la réalisation d'importantes infrastructures de base ; en particulier tous les chaînons manquants au niveau des interconnexions transfrontalières n'ont pas été réalisés. C'est dans ce contexte que le Conseil Européen de décembre 2003 a placé les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie au centre de son Action pour la Croissance.
5. A la lumière de cette évolution et dans l'optique d'une gestion plus efficace, il apparaît ainsi opportun d'envisager un règlement propre aux réseaux de transport et d'énergie.

### **II. DES FINANCEMENTS INSUFFISANTS POUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT**

1. **Une situation contrastée.**
6. Dès 2001, la Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports, avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation

de ce réseau. En effet, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés. Moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Au rythme d'investissement actuel, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait ainsi encore plus de 20 ans.

7. Pour financer ces grands projets de transport ce sont les contribuables nationaux, le budget de la Communauté et les investisseurs privés ou une combinaison des trois, qui peuvent apporter les financements nécessaires.
8. En ce qui concerne les budgets nationaux, les Etats membres rencontrent souvent des contraintes budgétaires liées, entre autres, au respect du pacte de stabilité et de croissance pour financer ces infrastructures. Le financement national est, par ailleurs, le plus souvent assujéti aux priorités nationales les plus immédiates et a montré clairement ses limites en privilégiant les tronçons domestiques au détriment des projets dont les bénéfices retombent sur d'autres Etats.
9. Afin de compléter ces sources de financement, les usagers seront ainsi appelés à contribuer davantage au financement des infrastructures, tel que prévu par la proposition de la Commission sur la tarification des poids lourds<sup>1</sup>, (directive « Eurovignette »).
10. L'espoir – maintes fois caressé - de voir un accroissement de la participation d'investisseurs privés dans le financement de ces grandes infrastructures est pour l'instant – à quelques rares exceptions près – resté vain. Le taux maximum de cofinancement autorisé par le Règlement RTE déterminant les règles pour l'octroi d'un concours financier au réseau transeuropéen<sup>2</sup> étant encore récemment limité à 10%, le concours communautaire n'a pas pu jouer un véritable rôle de catalyseur pour les Partenariats Public Privé (PPP). Comme signalé par le Conseil européen de décembre 2003, dans le cadre de l'Initiative pour la croissance, faciliter ce type de PPP exigera, par ailleurs, l'élimination de certains obstacles administratifs, notamment la faible adéquation des normes comptables d'entreprises aux concessions pratiquant des PPP.
11. Le rapport Van Miert a toutefois estimé que le secteur privé pourrait contribuer jusqu'à 20% du coût total de ces infrastructures, ce qui représenterait pour des finances publiques déjà très fortement sollicitées pour la réalisation du réseau un apport important, mais à certaines conditions. En particulier, que le taux de cofinancement communautaire soit augmenté et que les instruments financiers, mis à disposition à travers le Règlement RTE soient optimisés afin de couvrir les risques postérieurs à la phase de construction.
12. Il faut, en outre, souligner que la réalisation de ces infrastructures transeuropéennes de transport n'est pas la politique de « grands travaux » dénoncée par certains. Elle vise à développer les échanges et la dynamique du marché intérieur, renforcer la

---

<sup>1</sup> COM(2003)448 final du 23.7.2003

<sup>2</sup> Règlement 1655/99

cohésion, et contribuer au développement durable. Ainsi que le montre l'analyse d'impact réalisée en 2003, ce programme s'inscrit dans le droit fil des objectifs de développement durable du Conseil européen de Göteborg. 80% de ces grands projets portent en effet sur des modes non routiers. Ils réduiront les émissions de CO<sub>2</sub> de 4%, ainsi que la pollution atmosphérique, en particulier, dans les zones sensibles de montagne. Ils diminueront la congestion routière de 14% et feront gagner du temps dans les transports entre régions permettant de sensibles économies. Ces projets contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. sur les principaux axes internationaux. Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents.<sup>3</sup>

## 2. Des nouveaux besoins.

13. Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020 sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique.
14. Ce constat alarmant, a poussé la Commission à de dresser un état de lieux plus précis de la situation et identifier les chaînons manquants à réaliser en priorité. Le rapport du groupe présidé par M. Karel Van Miert, publié en juin 2003, n'a fait que confirmer l'urgence de mettre en oeuvre une approche beaucoup plus volontariste au niveau de l'Union. Il préconise notamment de renforcer l'intensité du concours financier de la Communauté et de concentrer son action sur une série de corridors prioritaires.
15. Sur la base des travaux de ce groupe, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30, y compris les 14 déjà identifiés à Essen. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 29 avril 2004. Ces projets sont ceux évalués en détail par le groupe Van Miert puis la Commission dans son étude d'impact approfondie. Les calendriers, les coûts et les principales caractéristiques de ces projets sont désormais connus<sup>4</sup> même si leur tracé exact et leur impact local sur l'environnement peuvent encore être précisés.

---

<sup>3</sup> Chiffres tirés de SEC (2003) 1060 et de l'étude « Scénarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)».

<sup>4</sup> Cf. Chapitre II du rapport Van Miert consultable sur le site web « Europa » ainsi que le document SEC (2003) 1060, du 01/10/2003, « Analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport ».

### 3. La valeur ajoutée du financement communautaire

16. Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci n'ont cependant pas été accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation de ces réseaux.
17. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offrent une stabilité des financements dans la durée que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, ne peuvent pas offrir; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières<sup>5</sup> et ils peuvent également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé.
18. Un autre aspect clé plaide non seulement pour une augmentation du taux de participation communautaire, mais également pour une approbation dans les meilleurs délais de l'enveloppe (globale) dont pourront disposer les grands projets des réseaux transeuropéens de transport : les principaux projets prioritaires dont les dates de démarrage se situent aux alentours des années 2006 à 2008 (Brenner ou Lyon-Turin-Venise-Trieste-Ljubljana-Budapest) ou bien ceux déjà en cours (tel que Perpignan-Figueras) auront besoin d'assurances en ce qui concerne les disponibilités financières communautaires pour la période 2007-2013. La connaissance des montants et du règlement d'application du concours communautaire sont essentiels pour éviter des retards quant à la décision de démarrage. La Communauté étant devenue – pour ces projets - un partenaire incontournable pour la mise en place des plans de financement, l'absence de certitudes aurait un impact négatif sur le bouclage de ce dernier. Ceci serait en totale contradiction avec les choix politiques défendus par la Communauté dans son ensemble et en particulier, sur la nécessité impérieuse de compléter ces grands projets dans les meilleurs délais, comme l'ont souligné à plusieurs reprises le Parlement européen et le Conseil.
19. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens jusqu'en 2006 apparaissent dérisoires par rapport aux coûts de réalisation du réseau. L'actuel Règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, est doté pour la période 2000-2006 d'une enveloppe globale de 4.600 M€(dont 4.170 M€ destinés au transport<sup>6</sup>), soit à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de concours formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.
20. Si 1,9 milliards d'Euros est apporté annuellement par le Fonds de cohésion auquel s'ajoute un soutien non négligeable par le fonds européen de développement régional

---

5 Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires et 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

6 255 M€ additionnels sont octroyés entre 2004 et 2006 pour faire face à l'élargissement.



(FEDER), ces deux derniers instruments ne bénéficient cependant qu'à certains pays ou régions périphériques et non aux infrastructures des régions centrales où se concentrent les phénomènes de congestion. Aussi, contrairement à une idée répandue, le gros des projets prioritaires du réseau transeuropéen est situé dans des pays qui ne seront pas éligibles à ces deux instruments.

21. La Banque Européenne d'Investissement (BEI) contribue également au financement des réseaux, mais par des prêts. Ceux-ci doivent toutefois être remboursés et se concentrent essentiellement sur les projets avec peu de risques au détriment de projets ferroviaires ou transfrontaliers plus complexes et peu rentables à court terme.
22. De fait, les retards les plus flagrants affectent les projets ferroviaires et les liaisons transfrontalières et ne permettent pas de maximiser la dynamique engendrée par l'ouverture du marché ferroviaire<sup>7</sup> : aucune des grandes traversées Alpines, telles que le Brenner ou le Lyon-Turin dont on parle depuis la fin des années 80 et dont le but est de désengorger des axes saturés de poids lourds n'a encore vu le jour et leur achèvement n'est prévu - au mieux - qu'après 2015. Ces retards deviennent, par ailleurs, l'une des principales sources de congestion et de déséquilibres entre modes de transport sur les grands axes.
23. Dans ce contexte, il est opportun de rappeler que réalisation des sections transfrontalières – moyennant un concours communautaire approprié - concomitamment à celle des sections nationales permettrait d'augmenter le taux de rentabilité de ces dernières et aura des retombées bénéfiques sur d'autres composantes du réseau. En effet, plusieurs grands projets prioritaires – tels que le projet de liaison ferroviaire Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London (PBKAL)- ont par le passé souffert du manque de continuité du réseau.
24. Afin de minimiser un tel risque, il faudrait encourager – à travers un concours financier communautaire adéquat - le financement d'infrastructures par des Etats non directement concernés par les travaux, mais bénéficiaires des retombées de ces travaux. Ceci est déjà le cas pour certains grands projets prioritaires. Le dernier exemple en date concerne l'accord franco-italien du 5 mai 2004 pour la réalisation du tunnel de base du Lyon-Turin qui voit une participation financière de l'Italie de 63% contre 37% à la France, afin d'équilibrer le poids des investissements relatifs à l'ensemble du projet – et dès lors faciliter sa réalisation - compte tenu notamment du fait que les voies d'accès à réaliser sont situées essentiellement en France.

#### **4. Des besoins financiers considérables.**

25. Les besoins financiers des 30 projets prioritaires au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de transport identifiés par le Conseil et le Parlement<sup>8</sup> représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€. Le tableau ci-après donne une estimation des coûts – au cours de la période 2007-2013 - et du soutien nécessaire à 3 grands projets prioritaires parmi les mieux connus.

---

<sup>7</sup> Total pour le fret en 2007 et en 2010 pour les liaisons internationales de voyageurs  
<sup>8</sup> Décision n°884/2204/CE

Investissements nécessaires sur la période 2007-2013 et soutien annuel sur base d'un taux de 50% (estimations en M€)									
Projet	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
PP6, Lyon-Turin, (section internationale) 2007-2013 <sup>9</sup>	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner Basis tunnel (2007-2013)	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100
PP3, Perpignan-Figueras <sup>10</sup>	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Total	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. Si le soutien communautaire était – et reste - attractif en phase d'études grâce à un taux de cofinancement pouvant aller jusqu'à 50%, ce qui a notamment permis de contribuer au démarrage de certains grands projets prioritaires, il l'est nettement moins en phase travaux. Le montant total du concours communautaire ne pouvant dépasser 10 % du coût total des investissements, les travaux cofinancés à la suite d'études ne peuvent même pas bénéficier pleinement d'un concours à 10%.
27. L'adoption du nouveau Règlement en matière d'octroi du concours financier communautaire aux projets des réseaux transeuropéens<sup>11</sup> représente, déjà une avancée bien réelle, puisqu'il permet de concentrer le concours sur les projets qui en ont le plus besoin (projets prioritaires transfrontaliers, ou traversant des barrières naturelles), avec un effet de levier plus important – grâce à un taux de soutien maximum porté à 20%<sup>12</sup>. Mais cet effort n'apparaît pas encore suffisant dans le cas de certains grands projets qui représentent des maillons clés du réseau et dont le coût à la charge des Etats membres est considérable (cf. tableau ci-dessus).
28. Cette modification n'a porté que sur le taux applicable aux projets à partir d'une enveloppe se situant à l'intérieur des perspectives financières actuelles et, par conséquent, les ressources financières sont limitées. Aussi, apparaît-il nécessaire, en complément des financements nationaux publics et privés, d'accroître le soutien communautaire en termes à la fois de montant et de taux d'intervention en vue de

<sup>9</sup> Défalqué du soutien déjà octroyé  
<sup>10</sup> Coût 2007-2009

<sup>11</sup> Règlement 807/2004 du 21/04/2004, J.O L 143 du 30/04/2004.

<sup>12</sup> Ce taux majoré concerne également les projets prioritaires dans le domaine de l'énergie.

renforcer l'effet de levier des fonds communautaires permettant ainsi de réaliser – conformément au calendrier indiqué à son annexe III - les projets prioritaires arrêtés par la récente décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations RTE-Transport

### **III. UN NOUVEAU CONTEXTE POUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS D'ENERGIE IMPLIQUANT DES BESOINS NOUVEAUX**

#### **1. Le marché intérieur de l'énergie et la dépendance externe.**

29. Dans le secteur de l'énergie, les Directives ouvrant les marchés du gaz et de l'électricité en Europe ont pour effet de changer fondamentalement les marchés énergétiques et le secteur de l'énergie. D'ici à 2007, les marchés de l'électricité et du gaz de tous les Etats membres seront pleinement ouverts. Il est essentiel qu'une concurrence effective s'établisse rapidement et que les consommateurs aient réellement le choix de leurs fournisseurs de services ; que la qualité des services, en particulier la sécurité d'approvisionnement, demeure optimale, sans black-outs; et que les objectifs agréés au niveau européen, notamment en ce qui concerne les énergies renouvelables, soient atteints.
30. Plusieurs Conseils Européens successifs (Stockholm (2001), Barcelone (2002), Bruxelles<sup>13</sup> (2003)) ont reconnu qu'une infrastructure inadéquate pouvait compromettre sérieusement les progrès réalisés en ce qui concerne le marché de l'énergie et le cadre réglementaire.
31. Les années à venir seront cruciales pour l'Europe, dans un contexte de dépendance externe croissante et d'instabilité chronique des marchés globaux de l'énergie. La dépendance externe de la Communauté dans le domaine du gaz devrait passer de 50% à l'heure actuelle à plus de 80% en 2030. Les défis en découlant ont été analysés dans le Livre Vert sur la sécurité d'approvisionnement énergétique<sup>14</sup>.
32. Les développements internes et externes en matière d'infrastructures doivent être appréhendés simultanément. Le Conseil européen de Bruxelles (2003) a souligné que le développement des infrastructures énergétiques signifie la pleine implication des nouveaux pays voisins et partenaires de l'UE dans le marché européen. Les pays voisins jouent un rôle essentiel dans la politique énergétique de la Communauté, en fournissant une part importante des besoins en gaz naturel de la Communauté et en assurant le transit d'énergie primaire vers la Communauté. Ils deviendront progressivement d'importants acteurs sur les marchés intérieurs du gaz et de l'électricité de la Communauté<sup>15</sup>.
33. Le développement des énergies renouvelables en Europe pourrait requérir de nouveaux investissements dans les systèmes énergétiques existants, notamment les réseaux électriques. Le renforcement de l'infrastructure de réseaux serait une composante essentielle d'une politique européenne de développement de l'énergie

---

<sup>13</sup> Qui a entériné l'Initiative Européenne de Croissance.

<sup>14</sup> Livre Vert "Vers une stratégie européenne d'approvisionnement énergétique" COM(2000)769

<sup>15</sup> Le développement d'une politique énergétique pour l'UE élargie, les pays voisins et partenaires, COM(2003)262

éolienne off-shore par exemple<sup>16</sup>. Ceci est d'ores et déjà reconnu par les orientations des réseaux transeuropéens d'énergie, dans lesquelles plusieurs des projets prioritaires incluent des connexions off-shore.

34. Tout ceci a des implications majeures pour les infrastructures énergétiques. L'infrastructure existante doit pouvoir être utilisée pour drainer de nouveaux flux énergétiques pour lesquels elle n'était pas prévue initialement. Parallèlement, le besoin en nouvelles infrastructures persistera dans les prochaines années. En ce qui concerne le secteur de l'énergie, des orientations communautaires définissant des objectifs, des priorités et des projets d'intérêt commun dans le domaine des réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E)<sup>17</sup> ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil.
35. Le soutien financier communautaire fourni par la ligne budgétaire RTE-Energie se monte à l'heure actuelle à quelques 22 millions d'Euros par an au cours de la présente période. Jusqu'à présent, le soutien financier accordé l'a été essentiellement pour des études de faisabilité. Les évaluations menées<sup>18</sup> font valoir que ces études ont été utiles pour stimuler la coopération, l'élaboration d'options et l'obtention d'autorisations. En termes financiers, le soutien du budget RTE-E a traditionnellement représenté moins de 1% des coûts d'investissement totaux des projets. D'autres instruments communautaires, ont été utilisés, chacun selon leur propre philosophie d'action<sup>19</sup>, pour soutenir le développement des réseaux d'énergie (fonds structurels, programmes de coopération extérieure, Banque Européenne d'Investissement).

## **2. La valeur ajoutée de l'action européenne**

36. Au fur et à mesure que le marché intérieur de l'énergie se développe, les bénéfices des investissements en matière d'infrastructures sont davantage partagés qu'auparavant. En termes concrets, une interconnexion électrique qui permet le développement d'une concurrence effective sur plusieurs marchés bénéficie à l'ensemble de ces marchés. Un nouveau terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) aura un impact en matière de sécurité d'approvisionnement et de concurrence allant au-delà du territoire de l'Etat membre sur lequel il est construit. En même temps que cet état de fait accroît la valeur des infrastructures énergétiques à l'échelle de l'UE, cela a une influence sur les mécanismes d'incitation à l'investissement au niveau des Etats membres. Une approche européenne n'en devient que plus nécessaire et plus valable.
37. Dans le cas d'une interconnexion électrique par exemple, les opérateurs nationaux de transmission prendraient normalement en charge l'investissement et les coûts seraient pris en compte à travers la fixation des tarifs régulés. Cependant, leur évaluation de l'intérêt des investissements et de ce qu'ils peuvent raisonnablement espérer récupérer à travers les tarifs de consommation reste essentiellement

---

<sup>16</sup> Comme indiqué dans "La part des énergies renouvelables dans l'UE" COM(2004)366

<sup>17</sup> Décision 1254/96/CE, Décision No 1229/2003/CE

<sup>18</sup> Evaluation à mi-parcours du programme RTE-E, 2004

<sup>19</sup> 1996-2000: Fonds structurels, de l'ordre de 2 milliards € de subventions; Banque européenne d'investissement, de l'ordre de 3 milliards € de prêts.

nationale. Dès lors, le bénéfice européen de tels investissements d'interconnexion doit sûrement faire l'objet d'une reconnaissance et d'un soutien spécifiques.

38. Dans le cas de l'offre extérieure de gaz, les investissements sont normalement assumés par les compagnies énergétiques privées<sup>20</sup>. Les investisseurs en matière d'infrastructure de fourniture de gaz seront confrontés à des situations politiques et économiques changeantes, tant sur le plan externe que sur celui du marché intérieur (par exemple : sécurité de la demande). L'intérêt public européen en ce qui concerne un approvisionnement gazier garanti du marché européen dans les vingt prochaines années pourrait justifier non seulement un soutien politique et le développement de cadres appropriés pour l'investissement mais également un partage des risques s'agissant des investissements de départ.
39. La mise en place d'un marché interne de l'électricité et du gaz a augmenté l'importance de l'adaptation des infrastructures européennes liées à l'énergie afin de soutenir le développement d'un marché compétitif en Europe et de garantir la fourniture d'énergie pour les pays voisins. La libéralisation et l'intégration des marchés ont aussi changé les incitations aux investissements. Entre autre, une nouvelle attention porte sur les investissements qui sont essentiellement dans l'intérêt européen. Ce qui signifie aussi que les aides publiques à l'investissement des infrastructures ne doivent pas déformer la concurrence.
40. La communauté a déjà approuvé une liste de projets d'infrastructure énergétique d'intérêt commun, dans les orientations RTE-Energie. Cette liste identifie les projets prioritaires. Ce sont des projets compatibles avec le développement durable et qui sont particulièrement importants pour le fonctionnement concurrentiel du marché intérieur en Europe ou pour le renforcement de la sécurité d'approvisionnement de l'Europe.
41. Ces projets prioritaires, acceptés par tous comme ayant un intérêt européen défini, justifient une stimulation et un soutien. Normalement, l'aide pour des études préparatoires (qui peuvent inclure un travail de développement préalable) peut constituer une stimulation suffisante. Dans des cas exceptionnels, une contribution à la construction peut être nécessaire, essentiellement liée à l'intérêt européen, lequel ne peut pas être raisonnablement pris en charge par les seuls consommateurs d'un ou deux Etats membres seulement.
42. Dans le passé, avec un soutien concentré principalement sur les études, l'aide réseaux transeuropéen d'énergie (22 million d'euros par an) s'est élevé à près de 1 % du coût d'investissement du projet. Dans le nouveau contexte, si une aide 1.7 % est prise comme une base plausible et est appliquée au coût total d'investissement en Europe pour les projets prioritaires identifiés dans les orientations RTE-énergie (20 milliards d'euros), ceci signifierait un budget annuel moyen de l'ordre 50 millions d'€ pour la période 2007-2013.

---

<sup>20</sup> Au moins pour les parties du réseau hors UE

### **3. Interconnecter les réseaux d'électricité.**

43. Le soutien RTE-E se concentrerait sur les projets ou parties de projets identifiés dans les orientations RTE-E<sup>21</sup> pour lesquels le soutien européen engendrerait la plus grande valeur ajoutée, et permettrait de faire progresser la mise en œuvre. Le soutien aux projets RTE-E ne serait consenti que si des difficultés économiques se faisaient sentir dans le cadre de projets financés par le seul secteur privé. Il est probable que ces projets soient ceux pour lesquels les bénéfices sont le plus largement partagés.
44. Le Conseil européen de Barcelone en 2002 a souligné l'importance d'achever les maillons manquants des réseaux électriques et de fixer un objectif concret pour les interconnexions électriques d'au moins 10% de la capacité de génération électrique domestique installée. Ce niveau n'a pas encore été atteint dans plusieurs Etats membres. Les échanges transfrontaliers d'électricité en Europe ne dépassent pas 8% de la consommation. Le Conseil européen a également reconnu qu'il est possible que l'objectif de 10% ne soit pas suffisant dans les cas où il y a une forte concentration du marché.
45. Des interconnexions électriques inadéquates auront également pour effet de limiter la sécurité d'approvisionnement opérationnelle des réseaux, et de compromettre les efforts de prévention et de gestion des black-outs électriques. En Italie par exemple, le renforcement des connexions électriques avec les pays voisins, en particulier l'Autriche et la Slovénie, déboucherait sur une plus grande fiabilité et une plus grande diversité de l'offre. Le fonctionnement coordonné des réseaux énergétiques dans la Communauté et les pays voisins peut contribuer significativement à la sécurité des approvisionnements. A plus long terme, une capacité d'interconnexion électrique non adaptée aura pour effet de nuire à l'utilisation efficace des ressources énergétiques en Europe.

### **4. Renforcer l'approvisionnement en gaz**

46. La dépendance externe de la Communauté en matière de gaz devrait passer de 50% à l'heure actuelle à plus de 80% en 2030. Compte tenu du temps normalement nécessaire pour les grands projets impliquant des investissements dans plusieurs pays, une approche prudente impliquerait que des investissements substantiels soient faits dès à présent dans la réhabilitation et la construction de nouveaux réseaux afin d'assurer l'approvisionnement en gaz de l'Europe en provenance des pays tiers, en particulier la Russie, l'Algérie, la région de la mer caspienne, et le Mashrek.

## **IV. DE LA NECESSITE DU NOUVEAU CADRE POUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT ET D'ENERGIE**

47. Compte tenu de ce qui précède, au-delà des simples aspects budgétaires, il apparaît nécessaire de procéder à une révision de plus grande envergure des dispositions, du champ d'application et des instruments de mise en œuvre du Règlement RTE afin de tenir dûment compte des priorités dans le domaine de la politique des réseaux transeuropéens transport et énergie affichées par l'Union sur la période 2007-2013

---

<sup>21</sup> Décision n° 1229/2003/CE et modifications proposées

qui sont reflétés dans les nouvelles décisions sur les orientations adoptées ainsi que dans les prises de position du Conseil et du Parlement européen.

48. Afin de répondre pleinement aux objectifs de la Communauté en matière de développement du réseau, le nouveau règlement établit les principes généraux d'octroi des aides qui se basent sur les grands principes suivants :

#### Simplification

Dans un souci de simplification, conformément à la Communication de la Commission sur les perspectives financières, les modalités d'application de ces principes généraux seront arrêtées par une procédure de comitologie et non par codécision.

La procédure de fonctionnement du comité établie par le Règlement est modifiée afin de se conformer à la Décision du Conseil de 1999 en matière de comitologie<sup>22</sup>. Les choix essentiels pour les projets prioritaires sont intervenus en co-décision et ont par conséquent été arrêtés par le Parlement européen et le Conseil. Compte tenu de l'expérience acquise dans l'application du règlement no 2236/95 et de la nature des compétences conférées à la Commission par le présent règlement, le choix d'un comité consultatif paraît le plus approprié.

#### Conditionnalité

La conditionnalité des aides au respect d'éléments de la politique commune des transports et de l'énergie devient un point essentiel du nouveau Règlement. Cela se traduit pour le transport par une attention particulière donnée aux modes de transports les plus respectueux de l'environnement, tels que le transport ferroviaire, en particulier fret, la sûreté et la sécurité. De même, toute demande de financement de lignes ferroviaires à grande vitesse devra être accompagnée d'une analyse des capacités libérées sur l'infrastructure existante en faveur du développement du fret ferroviaire sur longue distance. Les financements pour les réseaux de transport et d'énergie au titre du budget RTE seront également conditionnés à la garantie de la continuité et de l'interopérabilité des réseaux.

#### Sélectivité et concentration

La mise en œuvre de ces éléments de conditionnalité se traduira par une plus grande sélectivité des projets facilitant la concentration des fonds sur un nombre plus restreint d'entre eux, en particulier ceux présentant la plus forte valeur ajoutée communautaire. Ceci permettra à la fois de mieux répondre aux attentes des promoteurs de projets et de répondre aux impératifs d'une gestion saine et efficace.

Le budget proposé pour le RTE-T qui s'élève à un peu plus de 20 milliards d'€ sur la période 2007-2013 se veut ambitieux. L'enveloppe (moyenne) s'élevant à 2.9 milliards d'€ par an contre à peine plus de 600 millions d'€ pour la période actuelle, ce financement permettra d'assurer une part significative de l'investissement total en ce qui concerne certains projets prioritaires RTE-Transport.

---

<sup>22</sup>

Décision n°CE/1999/468 du 28 juin 1999, JO L 184 du 17 juillet 1999

Par ailleurs, afin de renforcer l'effet de levier de l'intervention communautaire, la totalité du budget disponible sera concentrée sur deux seuls groupes de projets qui représentent la clé de voûte du réseau transeuropéen de transport :

- les projets prioritaires et parmi ceux-ci une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à l'intégration du marché intérieur dans une Communauté élargie et qui contribuent fortement à réduire les déséquilibres entre les modes de transport, en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement, en particulier pour le transport du fret sur longue distance ;
- les autres projets d'intérêt commun et en particulier les projets qui contribuent à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le réseau et qui favorisent, entre autres, la sécurité<sup>23</sup> et la sûreté des usagers et assurent l'interopérabilité entre les réseaux nationaux, notamment les programmes de déploiement des systèmes de gestion du trafic ferroviaire, aérien et maritime.

Dans le domaine de l'énergie, les financements seront essentiellement concentrés sur les projets prioritaires identifiés dans la décision sur les orientations n°1229/2003/CE. Le soutien, couvrant en premier lieu les études de faisabilité portera sur la phase de développement des projets (précédent la construction), y compris les des études techniques et environnementales et comprendra également des études géologiques et des forages dans des zones difficiles d'accès qui peuvent rendre ces activités coûteuses. Le soutien à la phase de construction serait justifié dans des cas exceptionnels où la valeur ajoutée européenne serait très élevée ou les obstacles naturels difficiles à franchir. Ceci pourrait être le cas pour les projets transfrontaliers et les interconnexions avec les pays limitrophes.

### Proportionnalité

Dans le domaine du transport, le présent règlement prévoit, pour certaines sections des projets prioritaires, de porter à 30% le un taux maximum de cofinancement, et qu'à titre tout à fait exceptionnel, pour des sections transfrontalières, ce taux maximum est fixé à 50%. Le taux de cofinancement sera ainsi beaucoup plus incitatif et proportionnel à la valeur ajoutée du projet pour la Communauté, autrement dit aux bénéfices que tirent les autres pays de la réalisation d'une infrastructure. Dans ces conditions, il sera plus aisé d'assurer, d'une part, le respect des calendriers de réalisation fixés par la récente décision sur les orientations et, d'autre part, de garantir la continuité du réseau sachant que jusqu'à présent les sections transfrontalières permettant la connexions des différents réseaux nationaux ont été particulièrement pénalisées par l'insuffisance des financements.

Par ailleurs, un taux de cofinancement majoré – permettra, pour beaucoup de projets qui doivent démarrer entre 2007 et 2010, de boucler les montages financiers – qui se révèlent aujourd'hui problématiques, grâce à la garantie d'un financement Communautaire sur une période de 7 ans. Il faut cependant noter que ces taux sont des taux maxima – et qu'en conséquence le taux moyen d'intervention sera significativement plus faible d'autant plus qu'une partie de cette dotation servira aussi à soutenir des projets technologiques et industriels tels que l'interopérabilité, la

---

<sup>23</sup> Directive n°2004/54 du 29 avril 2004, en matière de sécurité des tunnels.



gestion du trafic aérien dans le cadre de l'accord « ciel unique », la sécurité ou la sûreté (qui ne sont pas directement compris dans ces projets prioritaires).

En contrepartie d'une augmentation du concours financier communautaire, les Etats membres devront donner de solides garanties – sur la base d'un plan financier et d'engagements fermes sur les dates de réalisation du projet. Dans ce cadre, des conventions passées entre les États membres concernés et la Commission pourront venir renforcer l'engagement de ces États d'assurer la mise en œuvre de projets de grande envergure. La Commission veillera à ce que la hausse du taux de cofinancement n'entraîne pas des retards dans la réalisation des projets, dont la définition est en cours d'achèvement et le plan de financement non encore arrêté. Par ailleurs, pour faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets inclus à l'annexe III de la décision sur les orientations RTE n° 884/2007 et comme stipulé à l'article 17 bis de cette même décision, la Commission pourra avoir recours à un coordinateur européen.

Le tableau ci-après fournit un détail des taux de soutien par catégorie de projets (transport).

	Taux maxima	
	Etudes	Construction
1. Projets prioritaires <sup>24</sup>	50%	jusqu'à 30%
dont sections transfrontalières	50%	jusqu'à 50%
2a. Autres projets dont Interopérabilité – sécurité – sûreté	50%	jusqu'à 50%
2b. Autres projets d'intérêt commun	50%	jusqu'à 15%

Dans le secteur de l'énergie, le soutien aux études peut atteindre les 50 % des coûts éligibles, alors que le taux applicable à la construction est normalement être limité à 10 % des coûts éligibles. Dans des cas exceptionnels, et notamment pour les projets prioritaires devant surmonter des défis financiers importants et présentant des bénéfices particulièrement importants identifiés à l'échelle européenne - ce qui est normalement le cas des projets transfrontaliers ou d'interconnexion avec les pays voisins - ces projets pourraient être subventionnés jusqu'à 20 %. Etant donné le caractère concurrentiel de l'énergie, il n'est pas proposé d'augmenter le pourcentage maximal de soutien au-delà du niveau accordé dans le cadre de règlement RTE actuel. Le financement RTE-énergie pour les travaux devrait être limité aux parties de projets situés à l'intérieur de la communauté. Le soutien aux études pourrait couvrir la totalité du projet y compris ses éléments situés en dehors de la communauté.

<sup>24</sup> Au sens de l'annexe III de la Décision n°884/2004 du 21 avril 2004.

Pour le soutien financier à la construction de projets ou sections de projets situés dans des pays partenaires, la coordination avec d'autres instruments de l'Union (instruments consacrés aux politiques extérieures, Banque Européenne d'Investissement etc.) est essentielle, pour rendre possible un soutien financier au moyen de ces instruments pour les pays partenaires des projets RTE-Energie. Des instruments financiers comme le capital-risque, les subventions aux taux d'intérêt pour les prêts, les garanties de prêts, la couverture des risques non commerciaux, etc., peuvent être disponibles au travers de ces instruments pour d'important projets d'infrastructure de nos pays partenaires.

### Formes d'intervention

Plusieurs modalités sont à la disposition des promoteurs pour faciliter la mise en œuvre des projets. Outre les bonifications d'intérêt, visant à atténuer la charge d'intérêt des prêts, fort peu utilisées jusqu'à présent - et la participation au capital à risque – qui font déjà partie des dispositions prévues par le règlement en vigueur, la création d'un instrument de garantie, couvrant les risques spécifiques de projets RTE dans la phase postérieure à la construction fait partie des nouveaux instruments financiers spécifiques que le nouveau règlement se propose d'introduire. L'objectif de ce nouvel instrument de garantie est d'exercer un effet de levier pour le financement des projets du réseau transeuropéen de transport par le secteur privé. Il devrait aider à contenir le coût de financement et à accélérer la conclusion de « paquets » financiers par le secteur privé, notamment à travers les banques privées. La garantie sera limitée à la phase de démarrage opérationnel du projet et ou à un pourcentage maximal de prêt au secteur privé. Une contribution significative des États membres dans lesquels les projets se dérouleront sera obligatoire. La proposition détaillée ainsi que les conditions et modalités d'application feront l'objet d'une communication séparée. Compte tenu de la relative complexité de l'ensemble de ces instruments, le recours à une expertise pour gérer les instruments financiers de ce type pourrait s'avérer nécessaire.

### Gestion

La mise en œuvre des projets relève d'abord de la responsabilité des États membres selon le système institutionnel propre à chaque État. Cette responsabilité s'exercera conformément au nouveau règlement qui précise les moyens mis en œuvre, les responsabilités respectives de la Commission et des États membres pour la sélection, la gestion des projets et le suivi des subventions. En particulier, le nouveau règlement – tout en maintenant le rôle décisif de la Commission quant à la décision finale sur la sélection des projets – propose d'accorder un rôle majeur aux États membres pour le contrôle technique et la certification des dépenses.

Pour l'exécution du présent règlement, la Commission se réserve le droit de déléguer la gestion du présent programme à une Agence exécutive pour les réseaux transeuropéens de transport dans le respect du Règlement du Conseil n ° 58/2003 du 19 décembre 2002. Cette éventualité ne remet pas en cause la responsabilité de la programmation par la Commission. Il s'agirait simplement de déléguer certaines tâches de gestion à l'Agence.

## V. COMMENTAIRES CONCERNANT LES ARTICLES

L'article 1 définit l'objet du programme. Cet article est presque identique à l'article premier du règlement actuel en ce qui concerne l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

L'article 2 fournit les définitions des termes utilisés dans le règlement.

L'article 3 définit les critères d'éligibilité des candidats et correspond à l'article 2 de l'actuel règlement.

L'article 4 établit les modalités de présentation des demandes de concours et reprend en partie l'article 8 de l'actuel règlement.

L'article 5 expose les critères de sélection pour l'octroi de l'aide dans le domaine des transports et de l'énergie. L'article prévoit qu'il faut accorder une attention particulière aux projets prioritaires qui bénéficient par conséquent d'un financement majoré.

L'article 6 définit le champ d'application du règlement qui est identique à celui du règlement actuel à l'exception des risques inhérents à la phase de post construction qui sont désormais couverts par un instrument de garantie.

L'article 7 établit les modalités d'intervention ainsi que les taux maxima de soutien financier communautaire. Cet article spécifie également que la Commission arrêtera les modalités, le calendrier et les montants des versements pour les instruments financiers par comitologie.

L'article 8 établit les dispositions relatives au cumul du concours financier communautaire pour des actions différentes dans le cadre d'un même projet.

L'article 9 traite de la coordination et de la compatibilité avec les autres politiques communautaires que doivent respecter les projets financés dans le cadre du règlement.

L'article 10 établit la responsabilité de la Commission pour la mise en œuvre du règlement.

L'article 11 prévoit que la Commission établit un programme pluriannuel qui couvre les projets prioritaires et définit le montant du concours financier pour la période 2007-2013. Un programme annuel définira les critères pour l'octroi de concours financier aux projets d'intérêt commun non inclus dans la programmation pluriannuelle.

L'article 12 spécifie les modalités d'octroi du concours financier communautaire qui se traduit par l'adoption de décisions d'exécution budgétaire annuelles conditionnées par l'état d'avancement des projets et des disponibilités budgétaires. L'article définit les modalités de notification des décisions d'octroi de la Commission.

L'article 13 reprend l'ancien article 11 relatif aux dispositions de paiement.

L'article 14 traite de la responsabilité des États membres. Les États membres devront contrôler et vérifier les actions qui sont bénéficiaires d'une aide communautaire.

L'article 15 concerne les modalités de contrôle, d'annulation, de réduction, de suspension et de suppression du concours communautaire et reste presque identique à l'article 13 du

règlement actuel. La Commission peut dans les cas concernés exiger le remboursement de l'aide financière, en conformité avec le principe de proportionnalité.

L'article 16 prévoit les mesures de protection financières afin de s'assurer de l'exécution appropriée des actions soutenues et d'empêcher et de sanctionner des irrégularités. .

L'article 17 prévoit que la Commission sera assisté d'un comité de type dit consultatif dans la mise en oeuvre de certains articles du règlement.

L'article 18 prévoit une évaluation des actions soutenues, par la Commission ou les États membres.

L'article 19 prévoit que la Commission fera rapport aux autres institutions tous les trois ans sur les activités réalisées. Cet article exige également que les États membres et les bénéficiaires rendent public le concours communautaire.

L'article 20 donne le montant financier de référence pour la période 2007-2013.

L'article 21 prévoit une clause de révision du programme pour après 2013 sur base des expériences acquises et communiquées au Parlement et au Conseil avant la fin 2010.

L'article 22 concerne les modifications portées par ce règlement au règlement n° 2236/95.

L'article 23 prévoit l'entrée en vigueur du règlement, ainsi que son application à partir du 1er janvier 2007. Pour les actions en cours à l'entrée en vigueur du règlement, le règlement n° 2236/95 reste d'application.

## ANNEXE A L'EXPOSE DE MOTIFS

### I. Valeur ajoutée communautaire, subsidiarité et proportionnalité.

- Quels sont les objectifs des mesures envisagées par rapport aux obligations de la Communauté ?

Sous le titre XV du Traité, la Communauté a l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement des réseaux transeuropéens en matière de transport et d'énergie. L'action de la Communauté vise – entre autres - à promouvoir les interconnexions et l'interopérabilité des réseaux nationaux en vue d'assurer une continuité de ces derniers et un degré élevé de sécurité et de sûreté pour les usagers.

- Est-ce que les mesures envisagées tombent sous la compétence exclusive de la Communauté ou celle-ci est-elle partagée avec les Etats membres ?

La compétence est partagée avec les Etats membres.

- Quelle est la dimension communautaire du problème?

Les infrastructures de transport dépendent essentiellement des financements accordés par les budgets nationaux. Or ceux-ci, dans une période de fortes restrictions budgétaires, donnent la préférence aux investissements sur des tronçons domestiques par rapport aux liaisons transnationales pour lesquelles la rentabilité financière est plus faible et les difficultés de coordination transfrontalières importantes. Si la Communauté ne prend pas sa part de financement, la plupart des liaisons transnationales, pourtant au cœur de la justification politique du réseau transeuropéen censé interconnecter les réseaux nationaux, connaîtront des retards considérables.

Pour les réseaux d'énergie, la dimension communautaire provient essentiellement du marché intérieur de l'électricité nouvellement établi. Comme le Conseil européen l'a conclu à plusieurs occasions, des infrastructures inadéquates pourraient miner de façon fondamentale les progrès faits dans le domaine du marché de l'électricité et du cadre réglementaire. Dans les prochaines années, les infrastructures énergétiques en Europe devront être adaptées pour supporter des flux d'énergie pour lesquels ils n'étaient pas dimensionnés à l'origine. Les consommateurs de toute la Communauté bénéficieront des investissements tels ceux dédiés aux interconnexions qui permettront le fonctionnement de réseaux à l'échelle européenne. De même, ils bénéficieront des investissements dans la nouvelle infrastructure de l'offre extérieure à l'Europe, nécessitée par la dépendance énergétique croissante. Enfin, ces réseaux trans-européens encourageront un usage efficace des sources d'énergie au travers l'Europe, notamment d'énergies renouvelables.

- Est-ce que ces objectifs peuvent être atteints de façon appropriée par les Etats membres?

Dans le secteur du transport, les grands projets pour améliorer l'écoulement du trafic ont des retombées transeuropéennes dépassant largement les frontières nationales. Il n'est pas crédible d'attendre de ces pays qu'ils financent - à eux seuls - ces infrastructures alors que le gros des bénéfices de tels projets retomberont sur d'autres pays.

Dans les réseaux d'énergie, les primes à l'investissement ont été modifiées par l'ouverture et l'intégration des marchés. Les investissements qui sont essentiellement d'intérêt

transeuropéen, comme des interconnexions, ne peuvent être uniquement payées par les contribuables d'un ou deux Etats membres uniquement.

- Quelle est la solution la plus efficace, celle qui est réalisée à travers une action communautaire ou bien celle qui est réalisée à travers une action nationale? Quelle est la valeur ajoutée apportée par l'action communautaire et quel serait le coût à payer si rien n'était fait ?

Dans le domaine du transport, les projets d'intérêt commun ont déjà été identifiés dans la décision du Parlement européen et du Conseil relative aux orientations RTE-T. Cependant, l'intérêt national en vue de réaliser des investissements pour permettre la réalisation d'un réseau de transport interconnecté et interopérable, compétitif et sûr n'ait probablement pas aussi élevé que l'intérêt porté par la Communauté. Les retards dans la réalisation des projets 14 projets prioritaires identifiés à Essen et en particulier des projets transfrontaliers tendent à confirmer cette conclusion. En contribuant à développer les échanges, notamment les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspond à un million d'emplois permanents. Ils réduiront les émissions de CO<sub>2</sub> de 4% par rapport à la tendance. Dans ce contexte, le soutien communautaire pour ces projets d'intérêt commun peut s'avérer essentiel et dans tous les cas il est justifié. Le coût de la non réalisation des actions se traduira par une infrastructure notoirement inadaptée par rapport besoins, qui pourrait avoir un impact négatif non seulement sur les réseaux de transport en général, pour également sur le niveau de congestion, la sécurité, le niveau de pollution et l'accessibilité des régions périphériques avec des effets indirects sur la croissance et la compétitivité de l'Union dans son ensemble.

Pour les réseaux d'énergie, des projets d'intérêt européen ont également été identifiés, dans la décision du Conseil et du Parlement sur les orientations TEN-Energie. Cependant, les intérêts nationaux dans les investissements permettant le développement d'un marché de l'énergie intégré et compétitif en Europe peuvent n'être pas aussi importants que l'intérêt de la Communauté. Les progrès lents constatés pour les investissements transfrontaliers confortent cette conclusion. C'est pourquoi un soutien communautaire pour des projets d'intérêt européen peut s'avérer essentiel et serait en tout état de cause justifié. Il n'est pas tant question d'offrir une valeur ajoutée à l'action d'un Etat Membre que de placer un accent spécifique sur les investissements d'intérêt européen. Le coût de la non-action serait une infrastructure inadéquate, qui minerait le développement du marché intérieur de l'énergie.

- Est-ce que l'intensité de l'action de la Communauté est proportionnelle aux objectifs à atteindre ?

Pour le transport un soutien moyen (global) d'environ 15% du coût total des investissements pour les projets prioritaires est proposés. Les sections transfrontalières bénéficieraient de ce soutien en priorité. Les bénéfices en terme de levier pour le développement d'un réseau interopérable et interconnecté seraient importants de même que la non action aurait un coût élevé sur l'économie de la Communauté en général.

Pour les réseaux d'énergie, le concours financier proposé correspond à 1.7% du total du coût des investissements en Europe pour les projets prioritaires identifiés dans les orientations RTE-Energie. Le soutien du RTE-Energie sera concentré en particulier sur des projets essentiels pour atteindre les objectifs politiques fixés par l'Union. Les bénéfices en terme de levier pour le développement d'un réseau interconnecté seraient importants de même que la non action aurait un coût élevé sur l'économie de la Communauté en général

- Quel est la meilleure solution pour réaliser ces objectifs? (recommandations, soutien financier, reconnaissance mutuelle, législation, etc.).

Il est de règle que le soutien financier basé sur un Règlement du Parlement et du Conseil.

- Dans le cadre de la législation, le champ d'application, la durée, ou l'intensité sont-ils plus importants que nécessaire?

Étant donné la limitation des investissements publics et la difficulté pour attirer des investisseurs privés, le concours financier communautaire pour les infrastructures qui ont des bénéfices au niveau européen se justifie et complète le cadre politique existant tel que défini par le Livre Blanc sur le transport et les lignes directrices pour les RTE-T.

En ce qui concerne les réseaux pour l'énergie, le soutien financier aux investissements qui présentent un bénéfice au niveau européen, serait justifié dans certain cas, même dans le cadre du marché libéralisé, les investissements dans les infrastructures pour la transmission de l'énergie sont, à l'heure actuelle, faits par les opérateurs des réseaux, sur base de coûts intégrés dans les tarifs réglementés.

## **II. Evaluation d'impact.**

Dans le cadre de la révision des orientations RTE-Transport (COM (2003) 564) la Commission a fait réaliser une analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport. Les principales remarques du document SEC (2003) 1060 sont les suivantes :

- a. Le programme d'investissement RTE-T stimulera la compétitivité et l'économie en Europe. Il contribuera au développement du commerce international, notamment dans les nouveaux pays membres.
- b. A court terme, les travaux de construction stimuleront l'emploi, en particulier dans les régions concernées.
- c. A plus long terme, l'amélioration des conditions de vie résultant de la multiplication des occasions de rencontres et le développement des perspectives commerciales grâce à l'amélioration des connexions et de l'accessibilité sont estimées à 0,23 % du PIB et représentent environ un million d'emplois durables.

Les besoins en investissement ont été estimés dans le cadre du rapport Van Miert s'élèvent à 600 milliards d'€ pour l'ensemble des projets d'intérêt commun, dont 225 milliards pour les projets prioritaires (140 milliards pour ces projets pour la seule période 2007-2013).

Pour les réseaux énergétiques, l'évaluation des impacts des projets éligibles, c'est-à-dire des projets d'intérêt commun et en particulier, les projets prioritaires, a été présentée par la Commission en même temps que la proposition du 10 Décembre 2003 pour les nouvelles orientations TEN-Energie<sup>25</sup>.

Dans l'évaluation, il a été conclu que la mise en oeuvre des projets identifiés dans les orientations actuelles de juin 2003 et ceux proposés dans les nouvelles orientations auraient

---

<sup>25</sup> SEC(2003)1369, 10.12.2003

un impact positif sur l'économie dans son ensemble, sur la cohésion via l'intégration des réseaux d'énergie des nouveaux Etats Membres, sur l'environnement en facilitant l'intégration de la production des sources d'énergie renouvelable, sur le marché interne de l'énergie en augmentant les capacités pour les échanges commerciaux, sur la sécurité d'approvisionnement énergétique en augmentant les capacités d'importation et en diversifiant les sources et itinéraires d'importations, et enfin sur la coopération avec les états voisins.

Il est clair que le soutien aux réseaux RTE-Energie ne présente pas le même avantage pour tous les types d'infrastructures énergétiques. En particulier, l'extension des réseaux sera bénéfique pour la génération d'électricité à large échelle. En revanche, l'interconnexion directe des sources d'énergie avec les systèmes de distribution locale d'électricité (communs à certaines énergies renouvelables et technologies combinées électricité - chaleur) n'entre pas dans le mandat du soutien au RTE-Energie, selon les orientations actuelles.

Le soutien communautaire proposé servira à encourager et accélérer la mise en oeuvre de ces projets d'infrastructure énergétique identifiés dans les orientations RTE-Energie, et permettra donc d'entraîner les bénéfices attendus.



Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156,

vu la proposition de la Commission<sup>26</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>27</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>28</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>29</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil de Barcelone des 15 et 16 mars 2002 a souligné dans ses conclusions que les réseaux puissants et intégrés dans les secteurs de l'énergie et des transports constituent la clé de voûte du marché intérieur européen et qu'une meilleure utilisation des réseaux existants et la mise en place des maillons manquants permettront d'accroître l'efficacité et la compétitivité et de garantir un niveau de qualité adéquat, ainsi que la réduction des points de saturation et, partant, une meilleure viabilité à long terme. Ces besoins s'inscrivent dans le cadre de la stratégie adoptée par les Chefs d'Etat et de gouvernement au sommet de Lisbonne et régulièrement rappelée par la suite.
- (2) Le Conseil européen des 12 et 13 décembre 2003 a approuvé une Action européenne pour la croissance en invitant la Commission à réorienter les dépenses, s'il y a lieu, vers des investissements dans le capital physique notamment les investissements dans l'infrastructure des réseaux transeuropéens dont les projets prioritaires représentent des éléments essentiels pour renforcer la cohésion du marché intérieur.
- (3) Les retards enregistrés pour la réalisation de connexions transeuropéennes performantes, en particulier les sections transfrontalières, risquent de handicaper

---

<sup>26</sup> JO C du , p. .

<sup>27</sup> JO C du , p. .

<sup>28</sup> JO C du , p. .

<sup>29</sup> ....

sérieusement la compétitivité de l'Union et des États et des régions périphériques qui ne pourront pas, ou ne pourront plus, profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique.

- (4) Dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations en matière de développement du réseau transeuropéen de transport<sup>30</sup>, ci-après RTE-T, telle qu'elle a été modifiée par la décision 884/2004/CE, le coût d'ici à 2020, pour compléter le réseau transeuropéen de transport a été estimé à 600 milliards d'euros. Les investissements nécessaires pour les seuls projets prioritaires au sens de l'annexe III de cette décision représentent près de 140 milliards d'euros pour la période 2007-2013.
- (5) Pour atteindre ces objectifs, tant le Conseil que le Parlement ont mis en exergue la nécessité de renforcer et d'adapter les instruments financiers par l'accroissement du niveau de cofinancement communautaire, en prévoyant la possibilité d'appliquer un taux de cofinancement communautaire plus élevé notamment pour des projets se distinguant par leur caractère transfrontalier, leur fonction de transit, ou par le franchissement d'obstacles naturels.
- (6) La décision 1229/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatives au réseau transeuropéen dans le secteur de l'énergie et abrogeant 1254/93/CE<sup>31</sup>, identifie les objectifs, les priorités d'action et les projets d'intérêt commun pour compléter et développer ce réseau, y compris les projets prioritaires. Les investissements nécessaires, pour permettre à tous les États membres de participer pleinement au marché intérieur et pour compléter les interconnexions avec les pays voisins, sont de l'ordre de 28 milliards d'€ d'ici à 2013, pour les seuls projets prioritaires. Ce dernier montant comprend environ 8 milliards d'€ d'investissements à réaliser dans des pays tiers.
- (7) Le Conseil européen des 12-13 décembre 2003 a par ailleurs invité la Commission à continuer d'étudier la nécessité de créer un instrument de garantie communautaire spécifique destiné à couvrir certains risques postérieurs à la construction dans le cadre des projets des réseaux transeuropéens de transport. En ce qui concerne l'énergie, le Conseil a invité la Commission, à réorienter, s'il y a lieu, les dépenses vers des investissements dans le capital physique afin de stimuler la croissance.
- (8) Le règlement (CE) n°2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens<sup>32</sup>, tel que modifié par le Règlement n°1655/99/CE et par le Règlement n° 807/2004/CE représente déjà une avancée réelle, puisqu'il autorise pour les projets déclarés prioritaires un taux de financement plus élevé, porté à 20%<sup>33</sup>. Il reste néanmoins tributaire de règles de mise en œuvre qui méritent une simplification et une

---

<sup>30</sup> JO L 228 du 9/9/96 p.1 Décision modifiée en dernier lieu par la Décision n° 884/2004/CE (J.O L 167 du 30/04/2004, p.1).

<sup>31</sup> JO L 176 du 12/07/2003 p.11

<sup>32</sup> JO L 228 du 23.9.1995, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2004 du Parlement européen et du Conseil (JO L 143 du 30.4.2004, p. 46).

<sup>33</sup> Tous les projets prioritaires dans le domaine de l'énergie bénéficient de ce taux, alors que dans le domaine du transport, seules les sections transfrontalières ou franchissant des barrières naturelles sont concernées.

enveloppe budgétaire dont les ressources sont limitées. Il apparaît donc nécessaire, en complément des financements nationaux publics et privés, d'accroître le concours communautaire en termes à la fois de montant et de taux d'intervention en vue de renforcer l'effet de levier des fonds communautaires permettant ainsi de réaliser les projets prioritaires arrêtés.

- (9) A la lumière des développements de chacune des composantes des réseaux transeuropéens - transport, énergie et télécommunications - et de leurs caractéristiques intrinsèques, et dans l'optique d'une gestion plus efficace de chaque programme, il convient de prévoir plusieurs règlements distincts pour les domaines couverts jusqu'à présent par le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995..
- (10) Par le présent règlement, il y a lieu d'instaurer un programme déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.. Ce programme qui doit respecter l'acquis communautaire, notamment en matière d'environnement - doit concourir au renforcement du marché intérieur et avoir un effet stimulant sur la compétitivité et la croissance de la Communauté.
- (11) Etant donné que les objectifs de mise en œuvre des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres compte tenu, notamment, de la nécessité de coordination des actions nationales et de ce fait peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'Article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé au dit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (12) Le programme doit se caractériser par un concours financier communautaire focalisé sur les projets ou parties de projets présentant la plus forte valeur ajoutée européenne et doit tendre à inciter les acteurs à accélérer la mise en œuvre des projets prioritaires dans les décisions 1692/96/CE et 1229/2003/CE. Ce programme doit permettre de financer également les autres projets d'infrastructures européens d'intérêt commun définis dans les dites décisions.
- (13) Le concours financier communautaire est octroyé dans le but de développer des projets d'investissement dans les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, de fournir un engagement financier ferme, de mobiliser les investisseurs institutionnels et d'inciter à la formation de partenariats de financement des secteurs public et privé. Dans le secteur de l'énergie, le concours financier doit principalement aider à surmonter les obstacles financiers pouvant se poser lors de la préparation des projets et lors de leur développement préalable à la mise en construction et devra être concentré sur les sections transfrontalières des projets prioritaires et sur les interconnexions avec les pays voisins.
- (14) Le concours financier communautaire doit pouvoir prendre plusieurs formes d'intervention, à savoir subvention directe, bonification d'intérêt, instruments de garantie de prêt, participation aux fonds de capital à risque et doit pouvoir également couvrir des risques spécifiques postérieurs à la phase de construction.

- (15) Pour la mise en œuvre du soutien financier communautaire à des projets de grande envergure s'échelonnant sur plusieurs années, il convient de permettre un engagement de la Communauté sur une base pluriannuelle. En effet, seul un engagement financier ferme, attractif et engageant la Communauté sur le long terme permettra de réduire les incertitudes liés à la réalisation de ces projets et de mobiliser les investisseurs tant publics que privés.
- (16) Une attention particulière doit être apportée à une coordination efficace de l'ensemble des actions communautaires ayant une incidence sur les réseaux transeuropéens, notamment les financements issus des fonds structurels et du Fonds de cohésion ainsi que les interventions de la Banque européenne d'investissement.
- (17) Le présent règlement établit, pour toute la durée du programme, une enveloppe financière qui constitue pour l'autorité budgétaire la référence privilégiée au sens du point 33 de l'accord interinstitutionnel du 6 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission, sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure<sup>34</sup>.
- (18) Compte tenu de l'expérience acquise dans l'application du règlement no 2236/95 et de la nature des compétences conférées à la Commission par le présent règlement, il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision n°1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>35</sup>.
- (19) Compte tenu de l'adoption, par le présent règlement, de dispositions spécifiques dans le domaine du transport et de l'énergie et par le règlement (CE) n°...du Parlement européen et du Conseil<sup>36</sup>, de dispositions concernant les systèmes de positionnement et de navigation par satellite, il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 2236/95 afin de limiter son champ d'application au seul domaine des télécommunications.

---

<sup>34</sup> JO L

<sup>35</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>36</sup> Voir page du Journal officiel relatif au règlement concernant le système de positionnement et de navigation par satellite (GALILEO).

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Chapitre I*  
*Dispositions générales*

*Article premier*  
*Objet*

Le présent règlement définit les conditions, les modalités et les procédures de mise en œuvre du concours communautaire en faveur de projets d'intérêt commun dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, au titre de l'article 155 paragraphe 1 du traité.

*Article 2*  
*Définitions*

Aux fins du présent Règlement, on entend par :

- 1) « projet d'intérêt commun » : un projet ou partie de projet identifié comme d'intérêt commun pour la Communauté, dans le domaine du transport, dans le cadre de la décision n° 1692/96/CE et dans le domaine de l'énergie dans le cadre de la décision n° 1229/2003/CE ; .
- 2) « projet prioritaire » : un projet d'intérêt commun considéré comme prioritaire pour la Communauté dans le domaine du transport dans le cadre de l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE et dans le domaine de l'énergie dans le cadre de la décision n° 1229/2003/CE ;
- 3) « partie de projet » : toute activité indépendante, financièrement, techniquement ou dans le temps, concourant à la réalisation du projet ;
- 4) « bénéficiaire » : un organisme public ou privé ayant la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage du projet et se proposant d'investir des fonds propres ou des fonds fournis par des tiers en vue de mettre en œuvre le projet ;
- 5) « études » : les études nécessaires à la définition d'un projet, y compris les études préparatoires, de faisabilité et d'évaluation et toute autre mesure d'appui technique y compris les actions préalables aux travaux, nécessaires à la définition complète d'un projet et la prise de la décision de son financement telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier ;
- 6) « travaux » : l'achat et la fourniture des composants, des systèmes et des services et réalisation des travaux de construction et d'installation relatifs au projet, y compris la réception des installations et la mise en service du projet ;
- 7) « risques postérieurs à la phase de construction » :  
les risques intervenants dans les premières années suivant la fin de la

construction dus à des facteurs spécifiques et entraînant une diminution des recettes d'exploitation par rapport aux prévisions.

- 8) « coût du projet » : le coût total des études et des travaux directement liés et nécessaires à la réalisation du projet et réellement supportés par le bénéficiaire ;
- 9) « coût éligible » : la partie du coût du projet prise en considération par la Commission pour le calcul du concours financier communautaire.

## *Chapitre II*

### *Projets éligibles, formes d'intervention et Cumul des financements*

#### *Article 3*

##### *Éligibilité des projets*

1. Seuls les projets d'intérêt commun, identifiés dans le cadre des décisions n° 1692/96/CE et n° 1229/2003/CE , peuvent bénéficier d'un concours financier communautaire au titre du présent règlement.
2. L'éligibilité est conditionnée au respect des règles communautaires, en particulier en matière de concurrence, de protection de l'environnement, de passation des marchés publics, ainsi qu'à la mise en œuvre effective des dispositions communautaires en matière d'interopérabilité des réseaux, notamment ferroviaires.
3. Dans le domaine du transport uniquement, l'éligibilité est également conditionnée à l'engagement par chaque État membre concerné de contribuer financièrement au projet candidat au concours financier communautaire, en mobilisant, le cas échéant, des fonds privés.

#### *Article 4*

##### *Présentation de demandes de concours*

Les demandes de concours financier communautaire sont présentées à la Commission par le ou les États membres concernés. Dans le domaine de l'énergie, elles peuvent également être présentées avec l'accord de ce ou ces derniers, par les entreprises ou organismes publics directement concernés.

#### *Article 5*

##### *Sélection des projets*

1. Les projets d'intérêt commun bénéficient d'un concours financier communautaire en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités définies dans le cadre des décisions n° 1692/96/CE et n° 1229/2003/CE .
2. Dans le domaine du transport, une attention particulière est portée aux projets et programmes suivants :

- a) projets présentés conjointement par au moins deux Etats membres, notamment dans le cas des projets transfrontaliers;
- b) projets contribuant à la continuité du réseau et à l'optimisation de sa capacité ;
- c) projets prioritaires qui contribuent à l'intégration du marché intérieur dans une Communauté élargie et au rééquilibrage des modes de transport privilégiant les plus respectueux pour l'environnement, notamment le transport du fret sur longue distance ; à cet effet, toute demande de financement de ligne ferroviaire à grande vitesse devra être accompagnée d'une analyse détaillée des capacités libérées sur le réseau conventionnel en faveur du fret du fait du transfert de trafic sur la ligne voyageurs à grande vitesse ;
- d) projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le réseau transeuropéen et qui favorisent, entre autres, par le biais d'interventions sur les infrastructures, la sécurité et la sûreté des usagers et assurent l'interopérabilité entre les réseaux nationaux. ;
- e) programmes de déploiement des systèmes de gestion du trafic ferroviaire et ce dans toutes ses composantes, ainsi que des systèmes de gestion du trafic aérien et maritime qui garantissent l'interopérabilité.

3. Dans le domaine de l'énergie une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

- a) la continuité du réseau et l'optimisation de sa capacité,
- b) l'intégration du marché intérieur de l'énergie, et notamment les sections transfrontalières,
- c) la sécurité d'approvisionnement énergétique, et notamment les interconnexions avec les pays tiers,
- d) la connexion des sources d'énergie renouvelables et/ou
- e) la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.

#### *Article 6 Formes d'aide*

Le concours financier communautaire couvre les études et les travaux ainsi que les risques postérieurs à la phase de construction.

#### *Article 7 Modalités d'intervention*

1. Le concours financier communautaire aux études et aux travaux concernant les projets visés à l'article 3 paragraphe 1 peut prendre une ou plusieurs des formes d'intervention suivantes:

- a) subventions ;

- b) bonifications d'intérêt sur les prêts accordés par la Banque européenne d'investissement (BEI) ou d'autres organismes financiers publics ou privés ;
- c) garanties de prêts, pour couvrir les risques postérieurs à la phase de construction;
- d) participation aux fonds de capital à risque ;
- e) le cas échéant, une combinaison des aides communautaires visées aux points a) d), dans le but d'obtenir un effet de stimulation maximal à partir des ressources budgétaires mobilisées ;

2. Le concours financier communautaire n'excède pas les taux suivants :

a) en ce qui concerne les études 50% du coût total éligible des études, quelque soit le projet d'intérêt commun concerné ;

b) en ce qui concerne les travaux :

i) pour les projets prioritaires dans le domaine des transports 30% maximum du coût total éligible des travaux ; à titre exceptionnel, les sections transfrontalières de ces projets bénéficient d'un taux de concours de 50% maximum du coût total éligible des travaux, sous réserve qu'ils soient lancés avant 2010 et que les États membres concernés aient présenté à la Commission un plan donnant toutes les garanties nécessaires sur le plan de l'apport financier des États membres et sur le calendrier de mise en œuvre du projet , ce taux est modulé en fonction des bénéfices retirés par d'autres Etats membres ;

ii) pour les projets prioritaires dans le domaine de l'énergie, 20% maximum du coût total éligible des travaux ;

iii) pour les autres projets dans le domaine des transports 15 % maximum du coût total éligible des travaux ; à titre exceptionnel, pour les projets s'inscrivant dans le déploiement de systèmes d'interopérabilité, de sécurité et de sûreté, ce taux peut atteindre 50 % maximum du coût total éligible des travaux avec une modulation en fonction des bénéfices retirés par d'autres Etats membres ;

iv) pour les autres projets dans le domaine de l'énergie, 10% maximum du coût total éligible.

3. La Commission arrête conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 2, les modalités, le calendrier et les montants des versements pour les instruments visés au paragraphe 1 points b), c) et d) du présent article.

#### *Article 8*

#### *Cumul de concours financier communautaire*

1. Les concours financiers relatifs aux études, et ceux relatifs aux travaux sont cumulables.

2. Les interventions de la BEI sont compatibles avec l'octroi d'un concours financier au titre du présent règlement.



3. Le concours financier communautaire est exclu pour les parties de projets bénéficiant d'autres sources de financement à la charge du budget communautaire.

#### *Article 9*

##### *Compatibilité et coordination avec les politiques communautaires*

1. Les projets d'intérêt commun financés au titre du présent règlement doivent être conformes aux dispositions du traité, aux actes adoptés en vertu de ceux-ci et aux politiques communautaires, y compris celles qui concernent la protection de l'environnement, l'interopérabilité, la concurrence et la passation des marchés publics.

2. La Commission veille à la coordination et à la cohérence des projets entrepris dans le cadre du présent règlement avec les actions entreprises grâce aux contributions du budget communautaire, aux interventions de la BEI et aux autres instruments financiers de la Communauté.

#### *Chapitre III*

##### *Mise en œuvre, Programmation, Contrôle*

#### *Article 10*

##### *Mise en œuvre*

La Commission est responsable de la mise en œuvre du présent règlement. Elle précise les modalités et conditions d'exécution des projets d'intérêt commun dans les décisions d'octroi de concours financier.

#### *Article 11*

##### *Programmation pluriannuelle et programme annuel*

1. La Commission établit conformément à la procédure fixée à l'article 17, paragraphe 2, une programmation pluriannuelle et un programme annuel.

2. La programmation pluriannuelle couvre des projets prioritaires et établit les critères d'octroi du concours et l'enveloppe financière sur la totalité de la période 2007-2013. Le montant doit être compris dans une fourchette de 65 à 85% des ressources budgétaires visées à l'article 20.

3. Le programme annuel définit les critères d'octroi en vue d'un concours financier aux projets d'intérêt commun non inclus dans la programmation pluriannuelle. Chaque année, les ressources non utilisées dans le cadre de la programmation pluriannuelle RTE-T sont affectées au financement des projets d'intérêt commun qui font partie du programme annuel.

#### *Article 12*

##### *Octroi du concours*

1. Chaque projet d'intérêt commun, sélectionné au titre de la programmation pluriannuelle, fait l'objet d'une décision d'octroi unique de la Commission, arr^tée

conformément à l'article 17, paragraphe 2. L'engagement budgétaire de chaque tranche annuelle est réalisé par la Commission sur la base de la décision, d'octroi, compte tenu d'une évaluation de l'état d'avancement des projets, des besoins prévisionnels et des disponibilités budgétaires.

2. Chaque des projets d'intérêt commun, en dehors de ceux visés aux paragraphes 1 fait l'objet d'une décision d'octroi et d'engagement budgétaire de la Commission.

3. La Commission notifie aux États membres concernés la décision d'octroi ainsi que les modalités du concours financier correspondant et en informe les bénéficiaires.

### *Article 13* *Dispositions financières*

1. Le concours communautaire ne peut couvrir que les dépenses afférentes au projet et supportées par les bénéficiaires ou par des tiers chargés de l'exécution de celui-ci.

2. Ne sont pas éligibles les dépenses encourues avant la date à laquelle la Commission a reçu la demande de concours y afférente.

3. Les décisions d'octroi d'un concours financier prises par la Commission en vertu de l'article 12 valent engagement des dépenses autorisées par le budget.

4. En règle générale, les paiements sont effectués sous la forme d'avance, de versements intermédiaires et d'un versement final. L'avance, qui ne doit pas normalement dépasser 50 % de la première tranche annuelle, est versée lorsque la demande de concours a été approuvée. Les versements intermédiaires sont effectués sur la base des demandes de paiement et en considération de l'état d'avancement du projet ou de l'étude ainsi que, si nécessaire, compte tenu, d'une manière rigoureuse et transparente, des plans financiers révisés.

5. Les modalités de paiement tiennent compte du fait que la mise en oeuvre des projets d'infrastructure s'échelonne sur plusieurs années et qu'il importe dès lors de prévoir un échelonnement analogue du financement.

6. La Commission effectue le paiement final après acceptation du rapport final relatif au projet ou à l'étude, présenté par le bénéficiaire et certifié par l'Etat membre, exposant toutes les dépenses effectivement encourues.

### *Article 14* *Responsabilités des États membres*

1. Les Etats membres mettent tout en oeuvre pour exécuter, dans le domaine de leur responsabilité, les projets d'intérêt commun qui bénéficient du concours financier communautaire octroyé dans le cadre du présent Règlement.

2. Les Etats membres effectuent un suivi technique et un contrôle financier des projets en étroite collaboration avec la Commission et certifient la réalité et la conformité des dépenses

encourues au titre du projet ou de la partie du projet. L'Etat membre peut demander la participation de la Commission lors des contrôles sur place.

3. Les États membres, informent la Commission des mesures prises au titre du paragraphe 2 et lui fournissent notamment une description des systèmes de contrôle, de gestion et de suivi créés pour assurer que les projets sont menés à bonne fin.

#### *Article 15*

##### *Annulation, réduction, suspension et suppression du concours*

1. Sauf dans des cas dûment justifiés auprès de la Commission, les concours financiers communautaire accordés pour les projets d'intérêt commun qui n'ont pas démarré dans les deux ans suivant la date prévue pour leur commencement, indiquée dans la décision d'octroi des concours, sont annulés par la Commission.

2. Si, pour la réalisation d'un projet, une partie ou la totalité du concours qui lui a été allouée ne semble pas se justifier, la Commission procède à un examen approprié du dossier et, notamment, demande à l'État membre, et/ou au bénéficiaire, de présenter leurs observations dans un délai déterminé.

3. À la suite de l'examen visé au paragraphe 2, la Commission peut réduire, suspendre ou supprimer le concours pour l'opération en question si l'examen fait apparaître qu'une irrégularité a été commise ou que l'une des conditions dont a été assortie la décision d'octroi du concours n'a pas été respectée, notamment qu'il a été apporté, sans que l'approbation de la Commission ait été demandée, une modification importante affectant la nature ou les modalités d'exécution du projet.

4. Tout cumul non autorisé donne lieu au recouvrement des sommes indûment versées.

5. Si, dix ans après l'attribution d'un concours financier communautaire à un projet, ce projet n'a pas été mené à son terme, la Commission peut demander, dans le respect du principe de proportionnalité, le remboursement de l'aide payée, en tenant compte de tous les facteurs pertinents.

6. Toute somme donnant lieu à répétition de l'indu doit être reversée à la Commission.

#### *Article 16*

##### *Protection des intérêts financiers communautaires*

1. L'Office européen de lutte anti-fraude (OLAF) peut procéder à des contrôles et vérifications sur place en application du Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil<sup>37</sup>.

2. Pour les actions communautaires financées par le présent règlement, la notion d'irrégularité visée à l'article 1er paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 du Conseil<sup>38</sup> s'entend comme toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute méconnaissance d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission par une

---

<sup>37</sup> JO L 292 du 15/11/1996 p.2

<sup>38</sup> JO L312 du 23/12/1995 p.1

entité juridique qui a ou aurait pour effet de porter préjudice au budget général des Communautés ou à des budgets gérés par celles-ci par une dépense indue.

3. Les décisions prises au titre du présent règlement prévoient notamment un suivi et un contrôle financier de la Commission - ou de tout représentant autorisé par elle - et des audits de la Cour des comptes, le cas échéant sur place.

4. L'Etat membre concerné et la Commission se transmettent immédiatement toutes les informations appropriées concernant les résultats des contrôles effectués.

#### *Chapitre IV* *Dispositions finales*

##### *Article 17* *Comité*

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.
4. La BEI désigne un représentant au comité qui ne prend pas part au vote.

##### *Article 18* *Evaluation*

La Commission et les États membres, assistés des bénéficiaires, peuvent procéder à une évaluation des modalités de réalisation des projets d'intérêt commun et des programmes ainsi que de l'impact de leur mise en œuvre, afin d'apprécier si les objectifs prévus, y compris en matière de protection de l'environnement, ont été atteints. La Commission peut demander à l'État membre bénéficiaire de présenter une évaluation spécifique des projets d'intérêt commun, financés dans le cadre du présent règlement ou, le cas échéant, de lui fournir les informations et l'assistance nécessaires pour procéder à l'évaluation de ces projets.

##### *Article 19* *Information et publicité*

1. La Commission présente tous les trois ans au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport sur les activités réalisées dans le cadre du présent règlement. Ce rapport contient une évaluation des résultats atteints par l'intervention communautaire dans différents champs d'application, eu égard aux objectifs initiaux, ainsi qu'un chapitre sur la substance et la mise en œuvre de la programmation pluriannuelle en cours.

2. Les États Membres concernés et le cas échéant, les bénéficiaires veillent à ce qu'une publicité adéquate soit donnée au concours octroyé au titre du présent règlement afin de faire connaître à l'opinion publique le rôle joué par la Communauté dans la réalisation des projets d'intérêt commun.

*Article 20*  
*Ressources budgétaires*

1 Le montant de la référence financière pour la mise en œuvre du présent règlement pour la période 2007-2013 est de 20.690 millions d'euros, dont 20.350 millions pour les transports et 340 millions pour l'énergie.

2 Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite des perspectives financières.

*Article 21*  
*Clause de révision*

Avant la fin de l'année 2010, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport général sur l'expérience acquise avec les mécanismes prévus par le présent règlement pour l'octroi de concours financiers communautaires.

Le Parlement européen et le Conseil, statuant selon la procédure prévue à l'article 156, premier alinéa, du traité, décident si et dans quelles conditions les actions prévues par le présent règlement seront maintenues ou modifiées au-delà de la période visée à l'article 20, paragraphe 1.1.

*Article 22*  
*Modification du règlement (CE) n° 2236/95*

Le règlement (CE) n° 2236/95, est modifié comme suit :

1) Le titre est remplacé par le titre suivant :

«Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de télécommunications »

2) L'article 1er est remplacé par le texte suivant :

« Article premier : Définition et champ d'application

Le présent règlement définit les conditions, les modalités et les procédures de mise en œuvre du concours communautaire en faveur de projets d'intérêt commun dans le domaine des réseaux transeuropéens de télécommunications, au titre de l'article 155 paragraphe 1, du traité »

3) A l'article 4, le paragraphe 3 est supprimé.

4) L'article 5, paragraphe 3, est remplacé par le texte suivant :

« 3. Indépendamment de la forme d'intervention choisie, le montant total du concours communautaire octroyé au titre du présent règlement ne peut dépasser X% du coût total des investissements. »

5) L'article 5 bis est supprimé

6) A l'article 9, paragraphe 1, point a), le quatrième tiret est supprimé

7) L'article 10 est remplacé par le texte suivant :

« Article 10

Octroi du concours financier

Conformément à l'article 274 du traité, la Commission décide l'octroi d'un concours financier au titre du présent règlement en fonction de l'appréciation des demandes au regard des critères de sélection. »

8) L'article 11, paragraphe 7, est remplacé par le texte suivant :

« 7. La Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 17, paragraphe 3, un cadre pour les modalités, le calendrier et les montants des versements des bonifications d'intérêt des subventions aux primes de garanties et une aide sous forme de participation aux fonds de capital à risque, en ce qui concerne les fonds d'investissement ou des institutions financières comparables, ayant pour priorité de fournir des capitaux à risque pour des projets de réseaux transeuropéens».

9) L'article 14 est supprimé.

10) A l'article 15, paragraphe 3, première phrase, la référence aux articles 5 et 6 est remplacée par une référence à l'article 5, paragraphes 1 et 2, et à l'article 6.

11) L'article 16 paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

«1. La Commission présente chaque année au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions un rapport annuel sur les activités réalisées dans le cadre du présent règlement. Ce rapport contient une évaluation des résultats atteints par l'intervention communautaire dans différents champs d'application, eu égard aux objectifs initiaux ».

12) L'annexe est supprimée.

*Article 23*  
*Entrée en vigueur*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel de l'Union européenne.

Il s'applique à partir du 1er janvier 2007.

Les actions en cours dans le domaine du transport et de l'énergie à la date d'application du présent règlement continuent d'être régies par le règlement (CE) n° 2236/95, dans sa version en vigueur au 31 décembre 2006.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Domaine(s) politique(s): Promotion de la compétitivité, de la sécurité et de la soutenabilité en matière environnementale des réseaux transeuropéens.

Activité(s): Réseau Transeuropéen de Transport et d'Énergie

**DENOMINATION DE L'ACTION: SOUTIEN FINANCIER POUR DES PROJETS D'INTERET COMMUN  
DANS LE RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT ET D'ENERGIE**

### **1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)**

06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport

06.01.04.04 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport — Dépenses pour la gestion administrative

06.03.02: Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseaux transeuropéen de l'énergie.

06.01.04.05 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de l'énergie — Dépenses pour la gestion administrative

### **2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

#### **2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en CE**

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure

#### **2.2 Période d'application:**

2007-2013

#### **2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière)  
(cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3e décimale)



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	908,8	1781,2	2344	2874,5	3544,5	4240,5	4931,5	0	0	20625
Crédits de paiement	359,9	982,3	1741,2	2385,6	2982,5	3621,2	4304,8	2764	1483,6	20625

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA)  
(cf. point 6.1.2)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65
CP	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	915	1788	2352	2885	3555	4252	4943	0	0	20690
CP	366,1	989,1	1749,2	2396,1	2993	3632,7	4316,3	2764	1483,6	20690

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement  
(cf. points 7.2 et 7.3)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	0	0	76,811

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	926,0	1799,0	2363,0	2896,0	3566,0	4263,0	4954,0	0,0	0,0	20766,8
CP	377,1	1000,1	1760,2	2407,1	3004,0	3643,7	4327,3	2764,0	1483,6	20766,8

## 2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

[X] Proposition compatible avec la Communication de la Commission concernant 2007-2013 du 10 février 2004 (COM (2004) 101).

## 2.5 Incidence financière sur les recettes

[X] Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure).

## 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
DNO	CD	NON	NON	NON	N° 1A

## 4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, amendé par le Règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil, du 19 juillet 1999 et modifié par le Règlement (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004.

La Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport amendée par la Décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III et amendée par la Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

DÉCISION No 1229/2003/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

L'enveloppe financière du programme peut également couvrir les dépenses afférentes aux actions de préparation, de suivi, de contrôle, d'audit et d'évaluation, directement nécessaires à la gestion du programme et à la réalisation de ses objectifs, notamment, des études, des réunions, des actions d'information et de publication, (des dépenses liées aux réseaux informatiques visant l'échange d'informations), ainsi que toute autre dépense d'assistance administrative et technique à laquelle peut recourir la Commission pour la gestion du programme.

# FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPECIFIQUES POUR LE RESEAU TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT

**DENOMINATION DE L'ACTION: SOUTIEN FINANCIER POUR DES PROJETS D'INTERET COMMUN  
DANS LE RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT**

**1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)**

voir ci-dessus

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

**2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en CE**

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

**2.2 Période d'application:**

2007-2013

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

- a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière)  
(cf. point 6.1.1)

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	889,0	1.761,5	2.294,5	2.825,0	3.485,0	4.182,0	4.853,0	0,00	0,00	20.290,0
Crédits de paiement	354,0	968,5	1.712,5	2.345,0	2.930,0	3.565,0	4.240,0	2.715,0	1.460,0	20.290,0

- b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA)  
(cf. point 6.1.2)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0
CP	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	895	1.768	2.302	2.835	3.495	4.192	4.863	-	-	20.350
CP	360	975	1.720	2.355	2.940	3.575	4.250	2.715	1.460	20.350

- c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement  
(cf. points 7.2 et 7.3)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4			72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	905,4	1.778,4	2.312,4	2.845,4	3.505,4	4.202,4	4.873,4	0,0	0,0	20.422,8
CP	370,4	985,4	1.730,4	2.365,4	2.950,4	3.585,4	4.260,4	2.715,0	1.460,0	20.422,8

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

### 4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire<sup>39</sup>

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° n°884/2004/CE du 29 avril 2004).

<sup>39</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

### 5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports<sup>40</sup> avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deçà des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020<sup>41</sup> sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières<sup>42</sup> et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de transport identifiés par le Conseil et le

---

<sup>40</sup> COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

<sup>41</sup> Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

<sup>42</sup> Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

Parlement représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€

D'une façon générale, les objectifs poursuivis ont pour but :

- d'améliorer l'écoulement du trafic au bénéfice des usagers et des entreprises ;
- d'accélérer la réalisation par les Etats Membres des projets d'intérêt commun et en particulier des projets transfrontaliers du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales ;
- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;
- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;

Pour l'Union dans son ensemble l'achèvement de ces projets permettra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 4%, ainsi que la pollution atmosphérique en particulier dans les zones sensibles de montagne. La congestion routière devrait être réduite, quant à elle de 14% et ils feront gagner des gains de temps dans les transports entre régions valant 8 milliards € par an. Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux. Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents

#### *5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante*

Dans le cadre de la révision des orientations RTE-T (COM (2003) 564) la Commission a fait réaliser une analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport. Les principales remarques du document SEC (2003) 1060 sont les suivantes :

- a. Le programme d'investissement RTE-T stimulera la compétitivité et l'économie en Europe. Il contribuera au développement du commerce international, notamment dans les nouveaux pays membres.
- b. A court terme, les travaux de construction stimuleront l'emploi, en particulier dans les régions concernées.
- c. A plus long terme, l'amélioration des conditions de vie résultant de la multiplication des occasions de rencontres et le développement des perspectives commerciales grâce à l'amélioration des connexions et de l'accessibilité sont estimées à 0,23 % du PIB et représentent environ un million d'emplois durables.

Les besoins en investissement ont été estimés dans le cadre du rapport Van Miert s'élèvent à 600 milliards d'€ pour l'ensemble des projets d'intérêt commun, dont 225 milliards pour les projets prioritaires (140 milliards pour ces projets pour la seule période 2007-2013).

## 5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

### Population visée

Administrations nationales et régionales de transport, sociétés et consortia réalisateurs des projets, instituts et fondations techniques, groupes économiques d'intérêt européen, usagers des infrastructures de transport. Selon le nouveau Règlement, les demandes de concours sont présentées à la Commission par le ou les Etats membres directement concernés.

### Choix des modalités d'intervention

Comme déjà indiqué, la Commission considère que le soutien maximal aux projets du réseau transeuropéen appartenant à la catégorie des projets ferroviaires transfrontaliers devant franchir des barrières naturelles ou bien les projets visant à l'élimination de goulets d'étranglement devrait être augmenté dans une fourchette allant jusqu'à 50 % du coût total afin de déclencher un effet multiplicateur et notamment d'attirer des investisseurs privés

La modalité d'intervention pour les projets spécifiques dépend en premier lieu de la situation et du degré de maturité de chaque projet.

Les études de faisabilité sont appropriées pour garantir que les projets sont bien définis depuis leur conception jusqu'à leur lancement.

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt, sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. La mise en œuvre d'un fonds de garantie permettra également de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type PPP.

Des informations précises sont fournies par les Etats Membres ou promoteurs selon les indications citées dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. Le plan de financement est aussi élaboré par les Etats Membres ou promoteurs en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement" qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier. Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Les orientations RTE (n°884/2004) comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).

La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport.

Selon le règlement RTE actuel, les demandes de concours financier sont présentées à la Commission par les Etats membres ou les promoteurs. Celles-ci font alors l'objet d'un examen approfondi afin de vérifier la conformité de la dotation de chaque projet, y compris les projets transfrontaliers. A cet égard, il est tenu compte, en accord avec le règlement, des points suivants :

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;
- d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";
- e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi ;
- f) Impact sur l'environnement ;
- g) garantie du respect du droit communautaire ;
- h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres ;
- i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.

### 5.3 Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par la Commission uniquement avec du personnel statutaire ou externe – la possibilité d'avoir recours à une agence exécutive est cependant prise en compte dans la proposition de Règlement.

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

### 6.1 Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

#### 6.1.1 Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,2	4133,55	0	0	17297,5
Autres projets d'intérêt commun	134,25	265,2	345,3	425,25	524,25	628,8	729,45	0	0	3052,5



Total	895	1768	2302	2835	3495	4192	4863	0	0	20350
-------	-----	------	------	------	------	------	------	---	---	-------

6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement) en M€

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							
b) Autre assistance technique et administrative:							
- intra-muros:							
- extra-muros:							
dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	4,5	5,0	6,0	8,5	8,5	17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
Sous-total 2	5,0	5,5	6,5	9,0	9,0	18,0	
TOTAL	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	20,0	

**6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)<sup>43</sup>**

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

<sup>43</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières  Travaux	40		
		160		
<b>COÛT TOTAL</b>		200		

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

### 7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l'intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle

L'allocation de postes dépendra d'une part de l'organisation interne de la prochaine Commission et d'autre part d'une éventuelle réallocation de postes entre services suite aux nouvelles perspectives financières.

Situation actuelle Types d'emplois	Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
	Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		

Fonctionnaires ou agents temporaires	A	27		27	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	11		11	
	C	20		20	
Autres ressources humaines					
Total		58		58	

Situation future Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Variation par rapport à la situation actuelle	Nombre d'emplois permanents		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	37 (+10)		37 (+10)	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	29 (+18)		29 (+18)	
	C	27 (+7)		27 (+7)	
Autres ressources humaines					
Total		93 (+35)		93 (+35)	

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires	10.044.000	108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an
Agents temporaires		
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		

Total	10.044.000	
-------	------------	--

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

### 7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants euros	en	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7)			
A0701 – Missions	200.000		200 missions par an et 1.000 € par mission
A07030 – Réunions			
A07031 – Comités obligatoires (1)	162.000		4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 €par personne
A07032 – Comités non obligatoires (1)			
A07040 – Conférences			
A0705 – Études et consultations			
Autres dépenses (indiquer lesquelles)			
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)			
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)			
Total	362.000		

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

(1) Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	10.406.000 euros
II.	Durée de l'action	7 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	72.842.000 euros

## 8. SUIVI ET ÉVALUATION

### 8.1 Système de suivi

Le Règlement prévoit la nécessité d'un suivi et l'évaluation de chaque action. Il est ainsi prévu que les décisions de la Commission incluent, le cas échéant, des indicateurs physiques établis en accord avec les Etats membres.

D'autre part, selon les termes des Décisions standard de la Commission, les bénéficiaires doivent fournir annuellement des informations sur le déroulement des

actions (Project Status Report) qui alimentent les analyses permettant l'évaluation conjointe avec les Etats Membres sur les modalités de réalisation des projets.

Les études, pour lesquelles des indicateurs ne peuvent pas être élaborés, seront évaluées conjointement avec les Etats membres, en fonction des objectifs poursuivis.

## **8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue**

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

L'impact et les résultats vis-à-vis les objectifs spécifiques seront évalués autant que possible selon les effets dérivés :

- augmentation des capacités et de l'efficacité des infrastructures RTE-T;
- sécurité des transports (passagers, cargos dangereux etc.) et réduction du nombre d'accidents ;
- évolution d'indicateurs socio-économiques par rapport aux prévisions ex-ante;
- réduction de la congestion ;
- réduction de pollution ;
- évaluation qualitative chez les utilisateurs des réseaux ;
- bénéfices retirés par d'autres Etats membres ;
- avantages économiques engendrés par l'intervention communautaire (y compris justification des choix d'instruments financiers, en l'occurrence bonifications d'intérêt, subventions directes, primes de garantie etc.).

Ces indicateurs seront chiffrés selon les types d'action évalués et après discussion avec les Etats membres.

Evaluation ponctuelle: pour un nombre limité d'actions, il est possible de lancer des évaluations de projets ou d'un ensemble de projets.

Par ailleurs, une évaluation à mi-parcours sera réalisée avant fin 2010 pour adapter le programme si nécessaire. Une évaluation générale des résultats de l'activité RTE-Énergie sera réalisée à la fin du programme.

Cette évaluation visera à mesurer les résultats des actions financées dans le cadre des RTE-transport et à voir dans quelle mesure ces actions ont contribué par leur impact à atteindre ou à s'approcher des objectifs politiques de l'Union. Elle permettra également l'adaptation future des orientations RTE-transport.

## **9. MESURES ANTI-FRAUDE**

Les dispositions anti-fraude sont établies par le règlement modifié qui prévoit des dispositions renforcées par rapport au règlement en vigueur et définit que les Etats Membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour

vérifier l'exécution des projets, prévenir et sanctionner les irrégularités et récupérer les fonds perdus suite à une irrégularité.

1. Afin de garantir l'opportunité, la légalité et la régularité des dépenses couvertes dans le cadre des projets financés au titre du présent règlement, les Etats membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour :

- vérifier régulièrement que les projets et les études bénéficiant d'un soutien financier communautaire ont été exécutés correctement ;
- prévenir et sanctionner les irrégularités, récupérer les fonds perdus à la suite d'une irrégularité, y compris les intérêts y afférents.

2. L'Etat membre effectue les contrôles nécessaires y inclus les contrôles sur place afin de vérifier et certifier la régularité et l'exactitude des demandes de paiements établies. L'Etat membre peut demander la participation de la Commission lors des contrôles sur place.

L'Office de Lutte Anti-Fraude de la Commission (OLAF) peut également procéder à des contrôles et vérifications sur place en application du règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil.

Pour les actions communautaires financées par le présent règlement, la notion d'irrégularité visée à l'article 1 paragraphe 2 du règlement (CE, Euratom) n° 2988/95 s'entend comme toute violation d'une disposition du droit communautaire ou toute méconnaissance d'une obligation contractuelle résultant d'un acte ou d'une omission par une entité juridique qui a ou aurait pour effet de porter préjudice au budget général de l'Union européenne ou à des budgets gérés par celles-ci par une dépense indue.

Les décisions prises au titre du présent règlement prévoient notamment un suivi et un contrôle financier de la Commission (ou tout représentant autorisé par elle) et des audits de la Cour des Comptes, le cas échéant sur place.

L'Etat membre concerné et la Commission se transmettent immédiatement toutes les informations appropriées concernant les résultats des contrôles effectués.

3. L'Etat membre est responsable du remboursement des sommes indûment payées.

Plus spécifiquement, la Commission a mis en place une série de mesures, destinées à réduire le risque de fraude, parmi lesquelles on peut citer :

la mise en place de procédures financières et contractuelles dérivées des dispositions du règlement financier et de ses modalités d'application ; ces procédures permettent d'assurer une application homogène des règles ;

la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;

la réalisation d'audits financiers sur place, soit selon un programme basé sur l'analyse de risques, soit en cas de doute sur un contractant ;

la revue de l'adéquation du système de contrôle interne par la capacité d'audit interne, sur base d'une analyse des risques.

# FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPECIFIQUES POUR LE RESEAU TRANSEUROPEENS D'ENERGIE

DENOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

## 1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

## 2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

**2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): 340 Mio€ en CE**

**2.2 Période d'application: 2007 - 2013**

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

a) Echancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Mio€(à la 3ème décimale)

	Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	19,8	19,7	49,5	49,5	59,5	58,5	78,5			335,0
Crédits de paiement	5,9	13,8	28,7	40,6	52,5	56,2	64,8	49,0	23,6	335,0

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (cf. point 6.1.2)

CE	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5			5
CP	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5			5

Sous-total a+b										
CE	20,0	20,0	50,0	50,0	60,0	60,0	80,0	-	-	340,0
CP	6,1	14,1	29,2	41,1	53,0	57,7	66,3	49,0	23,6	340,0

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

CE/CP	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573			4,011
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--	--	-------



TOTAL a+b+c										
CE	20,6	20,6	50,6	50,6	60,6	60,6	80,6	-	-	344,0
CP	6,7	14,7	29,7	41,6	53,6	58,3	66,9	49,0	23,6	344,0

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

### 4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

La Communauté favorise l'interconnexion, l'interopérabilité et le développement des réseaux transeuropéens d'énergie, ainsi que l'accès à ces réseaux, en conformité avec le droit communautaire en vigueur, dans le but de:

a) favoriser la réalisation effective du marché intérieur en général et du marché intérieur de l'énergie en particulier, tout en encourageant la production, la distribution et l'utilisation rationnelles de ressources énergétiques ainsi que la valorisation et la connexion des ressources renouvelables, en vue de réduire le coût de l'énergie pour les consommateurs et de contribuer à la diversification des sources d'énergie;

b) faciliter le développement et le désenclavement des régions moins favorisées et insulaires de la Communauté et contribuer ainsi au renforcement de la cohésion économique et sociale;

c) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique, y compris par le renforcement des relations, dans le secteur de l'énergie, avec les pays tiers dans leur intérêt mutuel, notamment dans le cadre du traité sur la Charte de l'énergie ainsi que des accords de coopération conclus par la Communauté.

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

- l'intégration du marché intérieur de l'énergie, et notamment les sections transfrontalières,
- la sécurité d'approvisionnement énergétique, et notamment les interconnexions avec les pays tiers,
- la connexion des sources d'énergie renouvelables et/ou
- la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.

### *5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante*

See the conclusions of the Extended Impact Assessment : SEC(2003) 1369

This assessment comes to the conclusion that the need for action in conjunction with matched support for authorisation procedures and accelerating investments call for increased co-ordination from side of the Commission, as well as action on the demand side.

The creation of a more favourable context for investment in energy networks is an essential cornerstone as the construction of new transmission projects requires attention of not only all energy markets participants but also of governmental and local authorities. In this context, the European Commission will promote cooperation between Member States with a view to enhancing authorisation procedures for projects on Trans-European energy networks and will promote technical cooperation projects between the operators responsible for the management, monitoring and control of the Trans-European energy networks. As a first priority the selection of truly important projects from a large list of eligible projects needs to be addressed. These projects have to satisfy the following two criteria: they are cross-border interconnections or they have significant impact on cross-border transmission capacity. For this objective there is a need to set up an appropriate instrument, e.g. a forum, for the decision to attribute to individual priority projects the highest level of priority, through a Declaration of European Interest. It is emphasised that this declaration is the consequence of defining priority axes on the highest level (Annex 1 of decision) in the recently adopted guidelines and the extensive list of projects on a lower level (Annex 3 of decision).

For establishing a more favourable context it is also essential to ensure that regulation will develop in a harmonised and consistent way so that it will not introduce market distortions at national level. These risks can be avoided if high-level dialogue and co-operation between regulators are established. Co-ordination between regulators and TSOs are crucial to enhance the coherence of the market. The appropriate co-ordination employed by the Commission need to be dynamic and problem oriented and not static and formal. Expertise from all sectors involved needs to get heard and the corresponding experts invited. Involvement of both the Member States concerned and the Commission, each within its own range of competence, is indispensable for carrying out the priority projects especially cross-border projects. In particular, the Commission may designate a Coordinator for a given priority axis or for an individual priority project.

The third component in the endeavour for progressing in the completion of needed infrastructure is given by the co-ordinated European-wide planning which will establish the tools for developing studies and simulations covering the entire European network. The action has two phases, consultation and execution. The exchange of findings and expertise in the process of consultation with Member States, including key stakeholders, constitutes an important aspect in the first phase. The objective is to agree on a detailed plan for network construction together with the corresponding investment. The second, i.e. execution phase can be described by a predictor-corrector scheme, where the TSO's report annually on their investment strategy and the regulatory authorities give feedback concerning existing and planned generation, transmission and distribution. This feedback can incorporate measures for correcting the course of action when obstacles or delays occur.

In this fashion the positive features building on the economic viability of the energy sector and the strength of the liberalised markets are integrated. The minimum co-ordination option was otherwise not found appropriate for mastering the challenges.

At several occasions the possible insufficiencies of simply continuing the current TEN-E policy, i.e. the balanced co-ordination option, have been elucidated. One might argue that the proposed option of increased co-ordination is basically the relevant adaptation of the current TEN-E policy. We can agree to this view as a possibly natural evolution.

Concerning the European Regulatory Approach option, one can summarise the arguments by saying that the time is not yet ripe for really drastic regulatory measures. There are many concerns expressed with regard to the consequences for industry, employment and society in general. Again it is argued that certain appropriate measures are incorporated in the future TEN-E policy actions.

Put briefly, the option called 'increased co-ordination' aims at incorporating strong elements of both the market strength and the regulatory supervision in the future TEN-E policy. This 'increased co-ordination' entails two new instruments, namely the Declaration of European Interest for the selection of important projects and the Commission-designated co-ordinator for a given axis or project for finalising new infrastructure. This new policy should be put into effect by developing dynamic actions in conjunction with variable arrangements for guidance and co-ordination, tailored to specific and quite different challenges and needs.

The third component in the strategy aiming at the completion of needed infrastructure is given by the European consolidated planning with consultation and execution phases respectively.

### *5.1.3 Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post*

L'évaluation intérimaire du programme en cours a confirmé l'utilité du programme RTE Energie en concluant que la Communauté doit financer les actions préparatoires ainsi que les investissements des travaux pour les projets prioritaires.

## **5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire**

- la/les population(s) visée(s) (spécifier les bénéficiaires en termes quantitatifs si possible);

Toute l'Union Européenne

- les objectifs spécifiques fixés pour la période de programmation (en termes mesurables)

Mobiliser 20 milliards d'investissements privés dans l'union européenne pour la réalisation des projets prioritaires dans les réseaux transeuropéens de l'énergie.

- les mesures concrètes à prendre pour la mise en œuvre de l'action;

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

- les effets/l'impact attendu(s) sur la réalisation de l'objectif général.

Cofinancement des études et autres actions préparatoires des projets jusqu'à 50% du coût éligible

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

Jusqu'à 20% du coût éligible pour les projets prioritaire

Jusqu'à 10% du coût éligible pour les autres projets d'intérêt commun

Participation à des instruments financiers

- des bonifications d'intérêt sur les prêts accordés par la Banque européenne d'investissement ou d'autres organismes financiers publics ou privés ;
- des subventions aux primes de garanties et
- d'une aide sous forme de participation aux fonds de garantie d'investissement ou des dispositifs financiers comparables.

### 5.3 Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par les services de la Commission avec du personnel statutaire ou externe

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

### 6.1 Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

#### 6.1.1 Intervention financière 335 CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Ventilation								
Action 1	19,8	19,7	49,5	49,5	59,5	58,5	78,5	335
Action 2								
Etc.								
TOTAL	19,8	19,7	49,5	49,5	59,5	58,5	78,5	335

#### 6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et

#### dépenses TI (crédits d'engagement)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)								

b) Autre assistance technique et administrative: - intramuros: - extramuros:  dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études								
b) Réunion d'experts								
c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5

## 6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)<sup>44</sup>

CE en Mio€(à la 3ème décimale)

<sup>44</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	60	0.6	36
Action 2	Projets	60	5	300
<b>COÛT TOTAL</b>				335

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

### 7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les effectifs actuels pour la gestion des réseaux transeuropéens d’Energie sont de 2,5 personnes.

Types d’emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l’action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l’action
		Nombre d’emplois permanents	Nombre d’emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	3		3	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.
	B				
	C	1		1	
Autres ressources humaines					
Total		4		4	

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l’intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle

**L'allocation de postes dépendra d'une part de l'organisation interne de la prochaine Commission et d'autre part d'une éventuelle réallocation de postes entre services suite aux nouvelles perspectives financières.**

## **7.2 Incidence financière globale des ressources humaines**

Type de ressources humaines	Montants €	Mode de calcul *
Fonctionnaires	432.000	4*108.000 €
Agents temporaires		
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
<b>Total</b>	<b>432.000 €</b>	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

## **7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action**

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants €	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	10.285	10 missions / an
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires (1)	81.000	2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
A07032 – Comités non obligatoires (1)		
A07040 – Conférences		
A0705 – Etudes et consultations		
... Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	50.000	PMS : système de gestion de projets
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
<b>Total</b>	<b>141.285</b>	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

(1) Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	573.285 €
II.	Durée de l'action	7Années
III.	Coût total de l'action (I x II)	4.012.996 €

(Dans l'estimation des ressources humaines et administratives nécessaires pour l'action, les DG/services devront tenir compte des décisions arrêtées par la Commission lors du débat d'orientation et de l'approbation de l'avant-projet de budget (APB). Ceci signifie que les DG devront indiquer que les ressources humaines peuvent être couvertes à l'intérieur de la pré-allocation indicative prévue lors de l'adoption de l'APB.

Dans des cas exceptionnels où les actions visées n'étaient pas prévisibles lors de la préparation de l'APB, la Commission devra être saisie afin de décider si et comment (à travers une modification de la pré-allocation indicative, une opération ad hoc de redéploiement, un budget rectificatif et supplémentaire ou une lettre rectificative au projet de budget) la mise en œuvre de l'action proposée peut être acceptée)

## **8. SUIVI ET ÉVALUATION**

### **8.1 Système de suivi**

Au cours de la période 2007-2013, l'activité "RTE-énergie" fera l'objet d'un monitoring annuel qui n'est ni une évaluation ni un audit mais vise essentiellement à donner une analyse indépendante et rapide de la mise en place du programme afin de pouvoir en corriger les éventuelles dérives ou faiblesses

Il s'agira d'une analyse factuelle qui, en début de période 2007-2013, se concentrera sur les actions lancées et qui, au fur et à mesure de l'avancement des années, portera aussi sur les résultats et les impacts. Une partie de l'analyse sera consacrée à la valeur ajoutée européenne.

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

- efficacité et transparence de la conduite du programme (notamment appels à proposition, information des soumissionnaires, procédure d'évaluation et de sélection des offres, aspects contractuels) et de la coordination interne à la Commission ;
- cohérence des projets sélectionnés avec les objectifs du programme et avec les autres objectifs politiques de l'Union européenne;
- répartition géographique équilibrée des organisations et des entreprises retenues dans les appels d'offres, compte tenu des besoins identifiés par les orientations RTE-énergie ;

Les rapports de monitoring seront adressés au Secrétariat général, à la DG BUDG, à la DG AUDIT et, le cas échéant, aux autres services intéressés de la Commission.

### **8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue**

Une évaluation à mi-parcours sera réalisée avant fin 2010 pour adapter le programme si nécessaire.

Une évaluation générale des résultats de l'activité RTE-Énergie sera réalisée à la fin du programme, ainsi que le prévoit le Règlement.



Cette évaluation visera à mesurer les résultats des actions financées dans le cadre des RTE-énergie et à voir dans quelle mesure ces actions ont contribué par leur impact à atteindre ou à s'approcher des objectifs politiques des RTE-énergie. Elle permettra également l'adaptation future des orientations en fonction de l'évolution technologique et des changements de la structure de production et de consommation d'énergie en Europe et chez ses voisins concernés par les RTE-énergie.

Les rapports d'évaluation seront adressés au Secrétariat général, à la DG BUDG et le cas échéant, aux autres services intéressés de la Commission. Ils seront également soumis aux autres Institutions communautaires.

## **9. MESURES ANTI-FRAUDE**

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport