


# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2004/0154(COD) Procédure terminée
Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013	
Modification <a href="#">2011/0301(COD)</a> Abrogation <a href="#">2011/0302(COD)</a>	
Sujet 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 3.60.06 Réseaux transeuropéens d'énergie	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>BUDG</b> Budgets		20/09/2004
		PPE-DE <a href="#">MAURO Mario</a>	
	Commission au fond précédente		
	<b>BUDG</b> Budgets		14/09/2004
		PPE-DE <a href="#">MAURO Mario</a>	
	Commission pour avis précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		29/09/2004
		UEN <a href="#">Ó NEACHTAIN Seán</a>	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		26/10/2004
		PSE <a href="#">GLANTE Norbert</a>	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2791</a>	22/03/2007
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2772</a>	11/12/2006
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	BARROT Jacques	

Evénements clés			
13/07/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0475	Résumé
12/04/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
14/09/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
05/10/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0283/2005</a>	
25/10/2005	Débat en plénière		
26/10/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0403/2005</a>	Résumé

23/05/2006	Publication de la proposition législative modifiée	<a href="#">COM(2006)0245</a>	Résumé
21/03/2007	Publication de la position du Conseil	<a href="#">17032/2/2006</a>	Résumé
29/03/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
07/05/2007	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
09/05/2007	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A6-0169/2007</a>	
22/05/2007	Débat en plénière		
23/05/2007	Résultat du vote au parlement		
23/05/2007	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0198/2007</a>	Résumé
20/06/2007	Signature de l'acte final		
20/06/2007	Fin de la procédure au Parlement		
22/06/2007	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2004/0154(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification <a href="#">2011/0301(COD)</a> Abrogation <a href="#">2011/0302(COD)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 156
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	BUDG/6/47899

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2004)0475</a>	14/07/2004	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0256/2005</a> <a href="#">JO C 234 22.09.2005, p. 0069-0072</a>	10/03/2005	ESC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0257/2005</a>	10/03/2005	ESC	
Avis de la commission	<b>TRAN</b>	<a href="#">PE355.763</a>	03/06/2005	EP	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE357.828</a>	22/06/2005	EP	
Projet de rapport de la commission		PE360.047	30/06/2005	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE362.470</a>	31/08/2005	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0283/2005</a>	05/10/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0403/2005</a> <a href="#">JO C 272 09.11.2006, p.</a>	26/10/2005	EP	Résumé

		<a href="#">0273-0404 E</a>			
Document annexé à la procédure		<a href="#">COM(2006)0239</a>	24/05/2006	EC	Résumé
Proposition législative modifiée		<a href="#">COM(2006)0245</a>	24/05/2006	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">07086/2007</a>	16/03/2007	CSL	
Position du Conseil		<a href="#">17032/2/2006</a>	22/03/2007	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">COM(2007)0152</a>	23/03/2007	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE386.659</a>	03/04/2007	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE388.469</a>	20/04/2007	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A6-0169/2007</a>	09/05/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T6-0198/2007</a>	23/05/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2007)3179</a>	14/06/2007	EC	
Projet d'acte final		<a href="#">03625/2007</a>	20/06/2007	CSL	
Document de suivi		<a href="#">COM(2010)0203</a>	04/05/2010	EC	Résumé
Document de suivi		SEC(2010)0505	04/05/2010	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2014)0314	13/10/2014	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2014)0686</a>	30/10/2014	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2014)0335	30/10/2014	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Règlement 2007/680](#)  
[JO L 162 22.06.2007, p. 0001](#) Résumé

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

**OBJECTIF :** définir 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.

**ACTE PROPOSÉ :** Règlement du Parlement européen et du Conseil (modification du règlement 2236/95/CE).

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

1) 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 ;

2) Conditionnalité des aides au respect d'éléments de la politique commune des transports et de l'énergie : une attention particulière sera accordée 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 seront également conditionnés à la garantie de la continuité et de l'interopérabilité des réseaux ;

3) Sélectivité des projets de manière à faciliter la concentration des fonds sur un nombre plus restreint d'entre eux, en particulier ceux présentant la plus forte valeur ajoutée communautaire. Afin de renforcer l'effet de levier de l'intervention communautaire, la totalité du budget disponible sera concentrée sur deux seuls groupes de projets :

- les projets prioritaires avec une attention particulière pour les 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 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 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. 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 ;

4) Proportionnalité : dans le domaine du transport, le projet de règlement prévoit, pour certaines sections des projets prioritaires, de porter à 30% le taux maximum de cofinancement, et qu'à titre tout à fait exceptionnel, pour des sections transfrontalières, ce taux maximum est fixé à 50%, sous réserve que les travaux soient lancés avant 2010. 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 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 (projets prioritaires devant surmonter des défis financiers importants et présentant des bénéfices particulièrement importants identifiés à l'échelle européenne), ces projets pourraient être subventionnés jusqu'à 20%. 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 ;

5) Formes d'intervention : plusieurs modalités sont à la disposition des promoteurs pour faciliter la mise en œuvre des projets. Outre les bonifications d'intérêt 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.

Pour connaître les implications financières de la présente proposition, se reporter à la fiche financière.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

La commission adopte le rapport de Mario MAURO (PPE-DE, IT) modifiant la proposition en première lecture, dans le cadre de la procédure de codécision:

- il importe que les critères d'octroi soient conformes aux politiques et à la législation communautaires relatives à la protection de la santé, au développement durable et à l'interconnexion multimodale des réseaux, notamment en ce qui concerne les transports fluvial, côtier et maritime, la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance;

- les États membres doivent veiller à ce que les régions concernées bénéficient d'un accès approprié au réseau;

- les projets à retenir prioritairement doivent «contribuer à l'élimination des goulets d'étranglement ou à l'achèvement des grands axes, notamment dans le trafic ferroviaire transfrontalier»;

- les «projets permettant le franchissement d'obstacles naturels» devraient figurer parmi les projets prioritaires bénéficiant d'un taux de concours de 50 % maximum, «sous réserve que leur phase de lancement débute» avant 2010;

- la commission a supprimé l'article 8, paragraphe 3, de la proposition, qui exclut le concours financier pour les parties de projets bénéficiant d'autres sources de financement provenant du budget communautaire. Les députés européens ont estimé que cette disposition risque d'empêcher la réalisation de projets éligibles à la fois dans le cadre des RTE et du fonds structurel;

- conformément à la résolution du Parlement du 8 juin 2005, la commission a précisé que le montant de la référence financière pour 2007-2013 devait être 20 490 millions d'euros (contrairement aux 20 690 millions d'euros figurant dans la proposition de la Commission) dont 140 millions d'euros, et non 340 millions d'euros, pour l'énergie. Le montant original de 20 350 millions d'euros pour le transport reste donc inchangé;

- il est souhaitable que la programmation pluriannuelle soit adoptée dans le cadre de la procédure de codécision plutôt que celle de la comitologie comme proposé et que programmes annuels (qui seront adoptés dans le cadre de la procédure de comitologie) soient soumis au Parlement en temps utile avant leur adoption pour que celui-ci puisse faire part de son avis éventuel;

- compte tenu de sa responsabilité budgétaire, la Commission devrait conserver un droit d'initiative en matière d'inspection des sites des projets.

- enfin, la commission adopte un certain nombre d'amendements visant à garantir la transparence et la responsabilité parlementaire.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et

## d'énergie, 2007-2013

---

En adoptant le rapport de M. Mario MAURO (PPE-DE, IT), le Parlement européen approuve la proposition de règlement moyennant les amendements suivants :

- quelle que soit sa forme, le concours financier communautaire doit être octroyé conformément aux dispositions du règlement financier et de ses modalités d'exécution ;
- la Communauté doit reconnaître le financement croisé des projets RTE par l'augmentation des péages afin d'accélérer encore la réalisation d'autres projets RTE et doit veiller au respect des modalités définies par le Parlement européen et le Conseil ;
- l'Union européenne doit veiller à encourager les modalités de financement public/privé, institutionnelles ou contractuelles, ayant fait la preuve de leur efficacité, par des garanties juridiques compatibles avec le droit de la concurrence et le marché intérieur, et en s'efforçant de diffuser les bonnes pratiques entre les États membres ;
- l'éligibilité des projets doit être conditionnée au respect des règles communautaires, en particulier en matière de concurrence, de protection de l'environnement et de la santé, de développement durable et de passation des marchés publics, ainsi qu'à la mise en œuvre effective des politiques communautaires en matière d'interconnexion multimodale des réseaux, notamment pour le rail, les infrastructures de transport fluvial, côtier et maritime, la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance. Dans le domaine du transport uniquement, l'éligibilité est également conditionnée à l'engagement par chaque État membre concerné d'assurer l'accès voulu des régions concernées au réseau ;
- les projets qui contribuent à l'élimination des goulets d'étranglement ou au développement des axes de transport longue distance, notamment dans le trafic ferroviaire transfrontalier, doivent être considérés comme prioritaires ;
- sur proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil doivent adopter une programmation pluriannuelle conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité. La Commission soumettra le programme annuel au Parlement européen en temps utile avant son adoption pour que celui-ci puisse émettre un avis ;
- les projets relatifs aux transports qui constituent une section transfrontalière ou une partie de cette section peuvent bénéficier de l'octroi d'un concours financier de la part de la Commission s'il existe entre les États membres concernés un accord bilatéral portant sur l'achèvement complet du projet transfrontalier sur leur territoire national respectif ;
- les États membres doivent publier l'ensemble des informations relatives aux évaluations économiques, sociales et environnementales des projets susceptibles d'être éligibles à une aide au titre du présent règlement ;
- la Commission présentera chaque année au Parlement européen, avec l'avant-projet de budget, un rapport sur les implications financières découlant de l'existence et des activités des coordinateurs européens créés la décision 884/2004/CE ;
- enfin, le cadre financier indicatif pour la mise en œuvre du présent règlement pour la période 2007-2013 sera de 20.464 mios EUR, dont 20.350 mios EUR pour les transports et 114 mios EUR pour l'énergie.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

Suite à l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 sur le cadre financier 2007-2013, la présente proposition révisé la proposition initiale de la Commission fixant des règles générales pour l'octroi de l'aide financière communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens (RTE) pour le transport et l'énergie et modifiant le règlement 2236/95/CE du Conseil.

Les ressources budgétaires exposées dans la proposition initiale de la Commission (soutenue par une évaluation complète des besoins) dépassent sensiblement les montants établis dans le cadre financier 2007-2013 pour les RTE à la fois dans les domaines du transport et de l'énergie. En effet, les ressources établies dans le cadre financier représentent seulement 40% du montant initialement proposé pour le secteur des transports, et 45% de celui proposé pour le secteur de l'énergie. Cela rend également nécessaire d'adapter les modalités pour l'octroi de l'aide (notamment les modalités pour la sélection des projets et les taux de soutien). En outre, il a été tenu compte dans la proposition révisée des commentaires formulés par le Parlement européen en première lecture.

La proposition, révisant la proposition initiale de la Commission de juillet 2004, fixe les règles générales pour l'octroi de l'aide financière communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens pour le transport et l'énergie au cours de la période 2007-2013. Fondée sur le cadre financier relatif à cette période et agréé en avril 2006, elle établit les ressources budgétaires pour l'octroi de l'aide aux projets d'intérêt commun dans ces deux secteurs d'infrastructure. Elle expose les modalités pour l'octroi de l'aide financière communautaire, tenant compte des ressources budgétaires disponibles, des priorités politiques du développement RTE et de son financement, ainsi que du cadre juridique/administratif de gestion du budget communautaire.

À cet égard, la proposition établit notamment :

- les modalités pour la sélection des projets, les formes d'aide communautaire (comprenant deux nouvelles formes: la participation à un instrument de garantie et la contribution aux activités des entreprises communes, fondées sur l'article 171 du traité instituant la Communauté européenne),
- et les taux maximaux d'aide communautaire (taux accrus pour les catégories spécifiques de projets de priorité élevée, afin d'augmenter l'influence dans la mobilisation de l'investissement de différentes sources publiques et privées).

La proposition améliore la clarté des dispositions pour l'octroi de l'aide et la mise en œuvre des décisions correspondantes de la Commission (y compris des mesures à prendre en cas d'irrégularités) ainsi que le rôle des États membres concernés. Elle définit mieux les catégories de bénéficiaires potentiels de l'aide communautaire dans le domaine des RTE, ainsi que d'autres termes clés soumis au règlement proposé. De façon générale, les modalités et les dispositions proposées soutiennent l'objectif de renforcement de la concentration de l'aide communautaire sur les priorités les plus élevées du développement du réseau.

La Commission estime toutefois que seul l'octroi complet des ressources budgétaires exposées dans la proposition initiale (de 20,350 milliards d'euros pour le transport et de 0,34 milliards d'euros pour le secteur de l'énergie) aurait permis à la Communauté de stimuler efficacement les investissements requis pour réaliser l'objectif de réalisation, en particulier du RTE-T.

La réduction radicale (à 8,013 milliards d'euros pour le transport et à 0,155 milliards d'euros pour l'énergie) renforce la responsabilité des États membres en matière d'efforts financiers adéquats afin d'assurer la réalisation complète des objectifs de réalisation exposés dans les «Orientations» du développement du réseau relatives adoptées par le Parlement européen et le Conseil.

En même temps, la réduction des ressources intensifie l'invitation des investisseurs privés à prendre une partie plus active dans le financement RTE, en échange des bénéfices attendus de l'amélioration de l'accessibilité des zones économiques et des centres commerciaux, ainsi que des régions éloignées.

Dans l'exécution du budget réduit, la Commission appliquera les méthodes d'évaluation les plus appropriées, s'assurant que les fonds communautaires limités produisent la valeur la plus élevée possible pour le réseau transeuropéen de la Communauté.

Pour connaître les implications financières de la présente proposition, se reporter à la fiche financière.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

Le Conseil a arrêté, à la majorité qualifiée, une position commune sur un projet de règlement visant à modifier, pour la période 2007-2013, les règles pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie. La position commune sera transmise au Parlement européen pour 2<sup>ème</sup> lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Ce texte représente non seulement la position du Conseil mais traduit aussi le compromis auquel sont arrivées les trois institutions suite aux négociations en trilogue qui se sont tenues de septembre à novembre 2006.

Il faut rappeler que la proposition originale de la Commission a été modifiée le 24 mai 2006, principalement pour tenir compte de l'accord interinstitutionnel sur le cadre financier communautaire pour la période 2007-2013 d'avril 2006. La révision de la proposition initiale de « règlement RTE » procède donc de la nécessité d'adapter le règlement aux ressources budgétaires confirmées en avril 2006.

Les ressources fixées dans le cadre financier ne représentent que 40% du montant proposé initialement pour le secteur du transport et 45% du montant proposé pour le secteur de l'énergie. Le texte prévoit ainsi un montant de référence financière de 8.168 Mios EUR pour la période de sept années, dont 8.013 Mios EUR pour les réseaux de transport et 155 Mios EUR pour les réseaux d'énergie. A noter qu'une partie des amendements proposés par le Parlement européen en 1<sup>ère</sup> lecture a été prise en compte dans la proposition révisée.

La position commune a introduit plusieurs modifications dans la proposition de la Commission, dont les principales sont les suivantes :

- l'article 2, l'article 6 et l'annexe introduisent deux nouvelles formes d'octroi de concours communautaires pour des projets en partenariat public-privé dans le domaine du transport. Ils ont été élaborés en étroite collaboration avec la Commission et la BEI et avec leur soutien ;
- l'article 5, concernant la sélection des projets, a été modifié pour que les règles soient aussi cohérentes que possible avec les lignes directrices en matière de transport et d'énergie et en tenant compte des avis exprimés par le Conseil et le Parlement ;
- l'article 6 sur les formes et modalités du concours financier communautaire a été largement maintenu, seuls les taux d'aide proposés pour les projets prioritaires en matière de navigation intérieure et les projets prioritaires dans le secteur de l'énergie n'ont pas été acceptés ;
- l'article 7, paragraphe 1, concernant le non-cumul des concours financiers communautaires, a été supprimé ;
- l'article 8 sur les programmes de travail pluriannuels et annuels a été légèrement modifié afin de clarifier le fait que les programmes de travail ne font qu'appliquer les critères énoncés dans les lignes directrices et les décisions et le règlement RTE et n'ajoutent pas ni ne modifient ni ne réduisent des éléments non essentiels du document de base ;
- l'article 9 a été modifié pour garantir la consultation du comité réglementaire pour la décision de la Commission quant au montant du concours financier à accorder aux projets sélectionnés ou à des parties de projets sélectionnés ;
- l'article 15, concernant le comité qui doit être consulté pour certaines décisions de la Commission - au sujet, par exemple, du programme de travail - a été modifié afin d'avoir un comité réglementaire au lieu d'un comité consultatif.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

La Commission estime que la position commune du Conseil ne modifie ni l'objectif principal ni l'esprit de la proposition et qu'elle peut dès lors l'appuyer. La position commune traduit l'avancement des négociations interinstitutionnelles, ouvrant ainsi la voie à l'adoption de la présente proposition en 2<sup>ème</sup> lecture. Le président du comité du budget du Parlement européen et le rapporteur pour la présente proposition ont fait savoir par lettre à la présidence du Conseil que si le texte de compromis était adopté tel quel par le Conseil, ils recommanderaient au comité du budget et à la session plénière d'approuver la position commune sans les amendements en 2<sup>ème</sup> lecture au Parlement.

Sur le fond, la Commission regrette que les taux d'aide financière qu'elle a proposés n'aient pas été soutenus dans leur totalité, mais elle accepte le compromis.

La Commission aurait également préféré que le paragraphe 1 de l'article 7 concernant le non-cumul des concours financiers communautaires soit maintenu, mais elle estime que ce principe de non-cumul ne s'en trouve pas affecté. Elle a rédigé une déclaration sur cette question qui a été annexée au procès-verbal du Conseil.

Cette déclaration précise que, dans le contexte des programmes opérationnels recevant une aide financière des Fonds structurels et/ou du Fonds de cohésion, les instruments financiers communautaires autres que ces fonds ne peuvent se substituer au cofinancement national requis.

Les dépenses effectuées dans le cadre d'un projet qui fait partie d'un programme opérationnel recevant un concours financier des Fonds structurels ou du Fonds de cohésion ne peuvent bénéficier d'un autre financement communautaire. Ainsi par exemple, les dépenses pour de l'équipement SEGTF (système européen de gestion du trafic ferroviaire) ou pour l'électrification d'une ligne ferroviaire, qui ne bénéficient pas d'un concours financier des Fonds structurels et/ou du Fonds de cohésion, peuvent prétendre à un financement RTE. La construction proprement dite de la ligne ferroviaire pourrait être financée par le FEDER ou par le Fonds de cohésion.

Les projets pourraient également être répartis par zone géographique et être cofinancés soit par le FEDER/Fonds de cohésion soit par un financement RTE.

Lors de l'octroi de subsides RTE, la Commission vérifiera donc si les projets n'ont pas reçu de financement des Fonds structurels ou du Fonds de cohésion. Après consultation de la Cour des comptes, la Commission publiera également des lignes directrices à l'intention des États membres sur la manière de combiner les différents instruments de financement.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

La commission des Budgets a adopté le rapport de M. Mario MAURO (PPE-DE, IT) approuvant sans modification - en 2<sup>ème</sup> lecture de la procédure de codécision - la position commune du Conseil sur la proposition de règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

En adoptant la recommandation pour la 2<sup>ème</sup> lecture contenue dans le rapport de codécision de Mario MAURO (PPE-DE, IT), le Parlement européen a approuvé, sans l'amender, la position commune du Conseil en vue de l'adoption du 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.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

**OBJECTIF :** définir 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.

**ACTE LÉGISLATIF :** Règlement (CE) n° 680/2007 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.

**CONTENU :** le règlement définit les conditions, les modalités et les procédures de mise en œuvre du concours financier communautaire en faveur de projets d'intérêt commun dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie pour la période 2007-2013.

Sélection des projets :

1) Dans le domaine des transports, une attention particulière est accordée aux projets suivants: a) les projets prioritaires; b) les projets destinés à éliminer les goulets d'étranglement, en particulier dans le cadre de projets prioritaires; c) les projets présentés ou soutenus conjointement par au moins deux États membres, en particulier ceux impliquant des tronçons transfrontaliers ; d) les projets contribuant à la continuité du réseau et à l'optimisation de sa capacité; e) les projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le RTE-T 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; f) les projets liés au développement et au déploiement des systèmes de gestion du trafic ferroviaire, routier, aérien, navigable intérieur, maritime et côtier qui garantissent l'interopérabilité entre les réseaux nationaux; g) les projets qui contribuent à l'achèvement du marché intérieur; et h) les projets qui contribuent au rééquilibrage entre les modes de transport privilégiant ceux qui sont les plus respectueux pour l'environnement, tels que les voies de navigation intérieure.

2) Dans le domaine de l'énergie une attention particulière est accordée aux projets d'intérêt européen qui contribuent: a) au développement du réseau pour renforcer la cohésion économique et sociale en réduisant l'isolement des régions moins favorisées et insulaires de la Communauté; b) à l'optimisation de la capacité du réseau et l'achèvement du marché intérieur de l'énergie, en particulier en ce qui concerne les projets comportant des tronçons transfrontaliers; c) à la sécurité de l'approvisionnement énergétique, la diversification des sources d'approvisionnement énergétique et, en particulier, aux interconnexions avec les pays tiers; d) au raccordement des productions d'énergies renouvelables; et e) à la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.

La décision d'octroyer un concours financier communautaire prend en considération, entre autres: a) la maturité du projet; b) l'effet de levier de l'intervention communautaire sur les financements publics et privés; c) la solidité du montage financier; d) les incidences socio-économiques; e) les conséquences pour l'environnement; f) la nécessité de surmonter les obstacles financiers; et g) la complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir un obstacle naturel.

Modalités du concours financier : le montant du concours financier communautaire ne dépassera pas les taux suivants:

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

b) en ce qui concerne les travaux:

1. pour les projets prioritaires dans le domaine des transports: 20% maximum du coût éligible ; 30% maximum du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers, pour autant que les États membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet;
2. pour les projets dans le domaine de l'énergie, 10% maximum du coût éligible;
3. pour les projets dans le domaine des transports, autres que les projets prioritaires, 10% maximum du coût éligible;

c) en ce qui concerne le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS):

1. pour les équipements au sol, 50% maximum du coût éligible des études et des travaux;
2. pour les équipements embarqués: 50% maximum du coût éligible de développement et de réalisation des prototypes pour l'installation d'ERTMS sur du matériel roulant existant, à condition que le prototype soit certifié dans au moins deux États membres ; 50% maximum du coût éligible des équipements en série pour l'installation d'ERTMS sur du matériel roulant;

d) pour les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, navigable intérieur, maritime et côtier, 20% maximum du coût éligible des travaux.

L'introduction de nouveaux instruments financiers (instrument de garantie de prêt et de subventions pour des travaux dans le cadre de mécanismes de rémunération de mise à disposition) devrait inciter à un recours plus fréquent aux partenariats public-privé.

Évaluation : la Commission présentera tous les deux ans au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur les activités réalisées dans le cadre du règlement. Avant la fin de l'année 2010, la Commission présentera un rapport général sur l'expérience acquise dans le cadre des mécanismes prévus par le règlement pour l'octroi du concours financier communautaire.

L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du règlement pour la période 2007-2013 est de 8.168.000.000 EUR, dont 8.013.000.000 EUR pour le RTE-T et 155.000.000 EUR pour le RTE-E.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 12/07/2007.

APPLICATION : à partir du 01/01/2007.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

La Commission présente un rapport sur la mise en œuvre des réseaux transeuropéens d'énergie au cours de la période 2007-2009, conformément au règlement (CE) n° 680/2007 et à la décision 1364/2006/CE. Le rapport résume les progrès que les RTE-E ont permis d'accomplir en aidant le secteur européen de l'énergie à concevoir et réaliser des projets de réseau stratégiques. Il a également pour objet de déterminer si les RTE-E ont eu un effet positif ainsi que d'analyser leurs points faibles. L'annexe contient des informations détaillées sur les projets d'intérêt européen et les projets prioritaires. Elle en fournit une description sommaire, expose l'état d'avancement de leur réalisation et présente les sources de financement au cours de la période 2007-2009.

Le rapport souligne l'importance des infrastructures énergétiques pour les objectifs généraux de la politique de l'UE en matière d'énergie et la réalisation de ses objectifs 20-20-20. Il fournit des éléments utiles à la préparation d'une proposition de nouvel instrument européen pour la sécurité et les infrastructures énergétiques, comme le Conseil européen l'a demandé en mars 2009 et comme prévu dans la [communication](#) de 2008 sur la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique et le [Livre vert](#) sur les réseaux d'énergie.

La Commission conclut que les RTE-E ont contribué favorablement à la réalisation de projets choisis en leur donnant une visibilité politique et en facilitant la levée de fonds sur les marchés financiers. L'étiquette «RTE-E» apposée aux projets présentant le plus d'intérêt européen et la création de la fonction de coordinateurs européens ont été déterminantes pour produire ces résultats. Toutefois, le cadre de la politique énergétique européenne ayant complètement changé ces dernières années, il est désormais impératif de réexaminer en profondeur le concept et la justification du cadre RTE-E.

- L'accord sur une [politique de l'énergie pour l'UE de 2007](#) a fixé des objectifs ambitieux et contraignants en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre comme les sources d'énergie renouvelables afin de lutter contre le changement climatique, d'améliorer la compétitivité et de garantir la sécurité d'approvisionnement énergétique des consommateurs européens.
- Le cadre réglementaire relatif aux infrastructures gazières et électriques a considérablement évolué: le 3<sup>ème</sup> paquet «marché intérieur de l'énergie» a été adopté à l'été 2009 et est en cours d'application. Il fournit de nouveaux instruments pour une meilleure coopération entre les gestionnaires de réseau de transport et les régulateurs.
- En juillet 2009, à la suite de la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique de novembre 2008 et des demandes du Conseil et du Parlement, amplifiées par la crise gazière de janvier 2009, la Commission européenne a proposé un [nouveau règlement](#) concernant des mesures visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement en gaz.
- Pour favoriser la reprise économique, près de 4 milliards EUR ont été alloués, au titre du [Programme énergétique européen pour la relance](#), pour exercer un effet de levier sur le financement privé d'infrastructures gazières et électriques, de projets d'énergie éolienne en mer et de projets de captage et stockage du carbone.

Par contraste, les points faibles des RTE-E ont été mis en évidence en 2007-2009. Le programme n'a pas permis de relever assez rapidement les nouveaux grands défis de ces dernières années et il est peu adapté au traitement des problèmes croissants qui vont résulter des ambitions pour 2020 et 2050.

La nouvelle situation politique constitue un défi pour les RTE-E qui n'offrent ni les ressources ni la souplesse nécessaires pour contribuer réellement à la réalisation des objectifs ambitieux en matière d'énergie et de climat. Dans le courant de 2010, la Commission réexaminera la question de savoir s'il faut un nouvel instrument qui prenne pleinement en compte l'importance des infrastructures pour la réalisation des objectifs politiques.

Sur la base des conclusions du rapport, on peut établir les priorités suivantes qui seront élaborées davantage et analysées plus en détail lors du prochain réexamen des RTE-E et de l'analyse d'impact qui l'accompagne.



1°) Mieux définir les priorités stratégiques de l'UE en matière d'infrastructures énergétiques. Les réseaux d'énergie doivent être modernisés pour que l'Europe puisse atteindre ses objectifs de politique énergétique, y compris les objectifs 20-20-20. Il faut donner aux réseaux une dimension plus européenne pour permettre le développement et le bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie, renforcer la sécurité d'approvisionnement mais aussi rendre possible l'application de nouvelles technologies.

Les réseaux doivent aussi gagner en souplesse pour intégrer diverses énergies renouvelables, un mode de production plus décentralisé, des technologies répondant à la demande d'énergie intelligente, y compris le concept de super-réseau d'électricité et de gaz de l'UE ainsi que les réseaux de captage et stockage du carbone. La dimension extérieure des infrastructures et la diversification des filières et sources d'approvisionnement devront aussi être étudiées, en particulier dans le secteur du gaz mais probablement aussi du pétrole.

2°) La définition de projet exige une nouvelle approche. La catégorisation actuelle est source de confusion et ne permet pas d'avoir un aperçu clair des objectifs. L'approche adoptée dans la deuxième analyse stratégique de la politique énergétique de la Commission, selon laquelle les projets sont regroupés en initiatives régionales comme le corridor Sud pour les importations de gaz de la mer Caspienne ou le Plan d'interconnexion de la Baltique, doit être maintenue. Il convient d'engager un débat politique approfondi pour déterminer quelles doivent être les priorités futures des infrastructures européennes.

3°) Mieux exploiter les possibilités de coopération entre les États membres participant à des projets individuels. Cela s'applique au niveau de la planification et au niveau de la coordination politique. Les situations dans lesquelles des projets d'intérêt européen ne bénéficient pas d'un statut prioritaire au niveau national, ou ces projets ne reçoivent pas le même soutien de tous les États membres participants, sont intenable. Il faut explorer la possibilité d'instituer un seul organe (central) d'autorisation dans chaque État membre, au moins pour les projets transnationaux, afin d'en accélérer la réalisation.

4°) Une stratégie plus résolue de l'UE en matière d'infrastructures doit attirer des investissements d'une ampleur proportionnée aux défis. Financer l'investissement dans les réseaux par les tarifs imputés aux utilisateurs est l'approche en vigueur en Europe et restera la principale caractéristique du système européen à l'avenir. Il peut toutefois y avoir des cas où le financement public peut se justifier, par exemple lorsque de grands avantages sont escomptés au niveau européen et que les défaillances du marché sont clairement établies, qui empêchent de réaliser l'investissement. Les fonds disponibles au titre d'autres instruments de l'UE doivent être mieux utilisés et coordonnés avec les mesures relevant de la politique énergétique.

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

Ce document de travail des services de la Commission constitue l'annexe au rapport sur la mise en œuvre des réseaux transeuropéens d'énergie pour la période 2007-2009 (voir le résumé du document COM(2010)0203). Il fournit des informations détaillées sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets RTE-E durant la période 2007-2009, en se concentrant en particulier sur la mise en œuvre de projets d'intérêt européen ainsi que sur certains projets prioritaires.

Le document comprend également une évaluation des principaux résultats obtenus en ce qui concerne les objectifs de la politique du RTE-E et résume les principaux problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre des projets.

En outre, le rapport fournit des informations complètes sur les principaux instruments communautaires financiers pertinents pour la mise en œuvre des projets RTE-E tels que les prêts de la Banque européenne d'investissement, le programme de financement des RTE-E et le programme énergétique européen pour la relance (PPER), ainsi que sur d'autres sources de financement de l'UE, y compris les Fonds structurels, l'instrument d'aide de préadhésion (IPA), l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP/FIV), la Facilité d'investissement de voisinage et de la Facilité euro-méditerranéenne d'investissement et de partenariat (FEMIP).

## Concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, 2007-2013

---

Ce document de travail des services de la Commission donne un aperçu des progrès réalisés dans le cadre des principaux programmes de l'UE qui apportent une aide financière ainsi que des avantages réglementaires pour des projets d'infrastructures énergétiques: les projets concernant les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E), le Programme énergétique européen pour la relance (PEER) et les projets d'intérêt commun (PIC).

Il couvre la période 2010-2014 jusqu'à l'abrogation des orientations RTE-E et du règlement financier RTE.

Progrès d'ensemble:

RTE-E: à la fin de la période de déclaration, autour de 85 actions RTE-E étaient toujours en cours et trois nouvelles décisions d'attribution étaient sur le point d'être adoptées en ce qui concerne différentes actions. Parmi ces actions, environ 65 ont obtenu une aide financière au cours de la période 2010-2014. Durant cette période, 42 actions ont été finalisées et avaient obtenu leurs paiements finaux au titre du RTE-E, 34 d'entre elles ayant bénéficié de la contribution de l'UE avant 2010 (55.805.987 EUR) tandis que 8 d'entre elles ont bénéficié de la contribution de l'UE en 2010 et 2011 pour un montant total de 12.485.730 EUR.

Entre 2010 et 2014, 73 actions (41 pour l'électricité et 32 pour le gaz) se sont vues accorder un concours financier dans le cadre des orientations RTE-E.

Les principaux obstacles communs identifiés quant à la mise en œuvre de ces projets sont liés au cadre juridique et réglementaire, aux problèmes liés au réseau de transport choisi au départ et aux contraintes financières et techniques.

Continuité entre RTE-E, PEER et processus de PCI: le rapport décrit comment de nombreux projets adoptés dans le cadre du premier règlement RTE-E et au titre du programme énergétique européen pour la relance ont acquis le statut de projet d'intérêt commun pour faire partie de la première liste de l'Union établie en vertu du nouveau règlement RTE-E (règlement 347/2013).

- Electricité : 11 projets qui avaient été inclus dans l'axe prioritaire de l'ancien RTE-E ont par la suite acquis le statut de PCI (partiellement ou

dans leur intégrité) dans le cadre du nouveau règlement RTE-E. En ce qui concerne le PEER, pour deux projets, le transfert a été effectué vers la liste de PCI de 2013. Cette continuité prouve que ces projets sont toujours en ligne avec les objectifs principaux de la politique énergétique.

- Pour ce qui est du gaz, neuf projets RTE-E font désormais partie de la première liste de PCI.

Le PEER a démontré l'effet de levier de l'aide financière de l'UE pour obtenir un financement privé en faveur de projets d'importance européenne concernant en particulier la sécurité d'approvisionnement, un sujet de préoccupation en Europe centrale et orientale, en prévoyant la possibilité d'inverser les flux de gaz. Par conséquent, il a été décidé qu'en vertu du nouveau règlement, certains projets d'intérêt commun pourraient également bénéficier de subventions au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Mise en œuvre de projets d'intérêt commun: en 2013 la première liste de projets d'intérêt commun a été établie par règlement délégué C (2013) 6766. Il contient 248 projets, dont 132 concernent l'électricité, 107 le gaz, 7 le pétrole et 2 les réseaux intelligents.

En vertu de l'ancien RTE-E, la liste des projets d'intérêt commun a été fixée dans une annexe, devenue dépassée au fil du temps et modifiable uniquement au moyen de la procédure législative ordinaire. Les nouvelles orientations RTE-E ont établi une nouvelle approche révolutionnaire. Ainsi, les PCI font désormais partie du droit de l'UE - leur suivi permettra d'assurer que les projets sont mis en œuvre en temps opportun tout en évitant de compromettre la réalisation des objectifs de la politique énergétique de l'UE.

- Electricité: sur 132 projets, un projet est déjà complètement terminé et est entré dans la phase de mise en service. Sept projets sont entrés dans la phase de réalisation, 51 en étaient au stade des procédures d'autorisation et 5 ont entamé la procédure en vue d'obtenir la décision finale d'investissement.

En ce qui concerne la date prévue pour la mise en service pour les projets dans le secteur de l'électricité, 18 sont à finaliser en vue d'une mise en service d'ici 2017, 77 entre 2017 et 2020 et 33 après 2020. Pour quatre d'entre eux, les promoteurs du projet ont indiqué que la date de mise en service restait encore à déterminer.

- Gaz: sur un nombre total de 107 PCI, l'un était terminé et était entré en service et quatre étaient dans la phase de construction. Pour 33 projets gaziers, les procédures d'autorisation ont commencé et pour neuf autres, la décision finale d'investissement reste à obtenir. Sur les 107 projets, 28 devraient être mis en service d'ici 2017, 50 entre 2017 et 2020 et 23 après 2020. Les dates de mise en service pour quatre projets sont encore à déterminer.

Enfin, le document conclut que s'agissant des défis concernant une durée suffisante des procédures de droit d'autorisations et la disponibilité d'instruments de financement adéquats, l'élaboration d'un cadre réglementaire stable et incitatif était l'un des éléments cruciaux en vue de permettre la réalisation des investissements nécessaires dans les infrastructures énergétiques.

En outre, une étude sur les questions de réglementation et les risques associés à la mise en place d'un réseau électrique intégré dans les mers septentrionales devrait être finalisée en 2015.