

ANNEXE I

ANNEXE I
PROGRAMME DE TRAVAIL GENERAL EN MATIERE DE SUBVENTIONS DANS
LE DOMAINE DE L'ENERGIE ET DES TRANSPORTS POUR 2007

Les montants indiqués dans ce programme de travail se réfèrent au budget de la Commission pour 2007. Ce programme de travail est divisé en trois parties :

A. programme de travail pour les subventions octroyées sans acte de base sur appel à propositions

B. programme de travail pour les subventions octroyées hors appel à propositions

C. programme de travail pour les subventions à octroyer en vertu d'un acte de base pour les programmes spécifiques du domaine de l'énergie et des transports et sur appel à propositions.

- Programme Marco Polo II,
- Réseaux transeuropéens de transport et d'énergie,
- Programme cadre pour l'innovation et la compétitivité - Programme Énergie intelligente pour l'Europe II,
- Programme Galiléo,
- Certaines actions du 7ème Programme cadre recherche.

Par ailleurs, pour information, une subvention octroyée en gestion conjointe au profit d'organismes internationaux (ONU) fera l'objet d'une décision de financement ad hoc.

A. SUBVENTIONS OCTROYEES SANS ACTE DE BASE, DANS LE CADRE D'UN APPEL A PROPOSITIONS

A.1. Ligne budgétaire : 06 02 03 (Sécurité des transports)

Base légale :

Tâche découlant des prérogatives de la Commission sur le plan institutionnel, comme prévu par l'article 49, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) no 1995/2006 du 13 décembre 2006 amendant le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes (JO L 390 du 30.12.2006, p. 1).

Objectif(s) :

D'une manière générale, collecte et traitement des informations de toute nature nécessaires à l'analyse, à la définition, à la promotion, au suivi, à l'évaluation et à la mise en œuvre des mesures et réglementations nécessaires au renforcement de la sécurité des transports terrestres, aériens et maritimes, sans affecter indûment l'efficacité économique de ces modes de transport et son prolongement dans les pays tiers.

Les activités visées comprennent des études, campagnes, conférences, établissement de meilleures pratiques et démonstrations dans les domaines suivants :

- 1) Dans le cadre de la Communication 311 (2003) de la Commission « Programme d'action européen pour la sécurité routière - réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée »:

- prise en charge, enseignement, formation et apprentissage afin d'améliorer le comportement des usagers de la route, avec un accent particulier sur la conduite économique ("éco-driving");
 - soutien et mise en œuvre des initiatives législatives de la Commission en matière de sécurité routière;
 - développement et mise en œuvre de campagnes innovatrices pour la sécurité routière à travers toute l'UE
 - Démonstrations pratiques à travers l'Union Européenne concernant l'application de systèmes de transport intelligents au profit de la sécurité routière
 - Projets de démonstration et de meilleures pratiques pour la sécurité routière des deux roues motorisées, et surtout leur utilisation en ville.
 - Activités concernant les conducteurs âgés dans une société, où l'espérance de vie est en régulière augmentation.
- 2) Dans le cadre du transport maritime :
- sécurité des transports maritimes par une formation de haut niveau soit des équipages soit des administrations maritimes ;
 - mesures visant à sensibiliser et informer aussi bien le public que les opérateurs maritimes sur les initiatives prises par la Communauté en matière de sécurité maritime ;
 - actions destinées à renforcer tous les aspects de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution dans les eaux maritimes européennes.
- 3) Dans le cadre du transport ferroviaire
- le rapprochement des législations, des normes techniques et des pratiques administratives de contrôle ainsi que la définition des indicateurs, des méthodes et des objectifs communs ;
- 4) Dans le cadre du transport aérien :
- mise en œuvre du Ciel unique ;
 - amélioration des conditions de sécurité du transport aérien, notamment par l'établissement d'un cadre réglementaire cohérent applicable aux aéronefs, aux opérateurs et aux personnels communautaires ;
 - soutien à des organismes internationaux de sécurité aérienne pour la mise en place de mécanismes de contrôle et de coopération avec les pays tiers ;
 - adaptation de la capacité des infrastructures et de l'espace aérien aux besoins du trafic aérien.

Résultat(s) attendu(s) :

Atteinte des objectifs définis dans le livre blanc "la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix" et notamment de réduire de 50% le nombre des morts par accident en Europe, d'ici 2010, avec un accent fort sur l'utilisation pratique des nouvelles technologies et le changement des comportements ;

Meilleure connaissance des problématiques liées à la sécurité des transports pour apporter des réponses plus appropriées ;

Préparation d'initiatives communautaires

Renforcement des politiques d'information et de prévention ;

Valorisation des travaux de la Commission, notamment les actions opérationnelles, les projets de recherche et les initiatives législatives ;

Principaux thèmes proposés pour 2007	<p>enseignement, formation et apprentissage afin d'améliorer le comportement des usagers de la route, avec un accent particulier sur la conduite économique ("éco-driving"): il s'agit ici de mettre ensemble des facteurs de comportement, technologie et infrastructure, pour améliorer la sécurité routière, tout en faisant des économies d'énergie et de participer à la réduction du CO2;</p> <p>soutien et mise en œuvre des initiatives législatives de la Commission en matière de sécurité routière: développement et démonstration des dispositifs techniques et de la collecte et des échanges de données, afin de faciliter la coopération des forces de l'ordre dans la lutte transfrontalière contre l'insécurité routière, avec une attention particulière sur la standardisation des équipements et des procédures;</p> <p>développement et mise en œuvre de campagnes innovatrices pour la sécurité routière à travers toute l'UE; utilisation d'approches pédagogiques originales et de nouvelles technologies de l'information pour influencer, d'une manière durable, le comportement des usagers,</p> <p>Démonstrations pratiques à travers l'Union Européenne concernant l'application de systèmes de transport intelligents au profit de la sécurité routière: des projets de démonstration dans plusieurs Etats membres doivent contribuer à améliorer la compréhension et l'utilisation des systèmes intelligents par les citoyens.</p> <p>Projets de démonstration et de meilleures pratiques pour la sécurité routière des deux roues motorisées, et surtout leur utilisation en ville: intégrer d'avantage, d'une manière pratique, les deux roues motorisées dans les concepts de sécurité routière et améliorer la compréhension et le respect entre différents types d'utilisateurs de la route.</p> <p>Activités concernant les conducteurs âgés dans une société, où l'espérance de vie est en régulière augmentation: des projets intégrant de nouvelles technologies et les résultats de recherche médicale et sociologique pour démontrer, d'une manière pratique, les possibilités d'améliorer la mobilité automobile pour les personnes âgées en toute sécurité.</p> <p>Soutien à des projets innovants d'envergure européenne dans les domaines en rapport avec les objectifs cités ci-dessus</p>
Date de l'appel à propositions transport	Avril 2007
Principaux critères de sélection	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité financière du demandeur (Le demandeur devra démontrer sa capacité financière à mener à terme l'action à subventionner et fournira le bilan du dernier exercice clos. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux organismes publics et organisations internationales) - Capacité technique du demandeur (Le demandeur devra avoir la capacité technique et opérationnelle à mener à bonne fin l'action à subventionner et fournira les documents demandés – curriculum vitae des personnes chargées de la mise en œuvre de l'action, description des projets et activités entreprises au cours des trois dernières années –)

Principaux critères d'attribution	<p>1) Qualité de l'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimension européenne : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée contribuera et créera une réelle valeur ajoutée à la politique commune sur la sécurité routière. Les initiatives d'intérêt local sont exclues. - Caractère innovateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée induira des approches et pratiques nouvelles. - Effet multiplicateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée permettra le transfert, la généralisation, la diffusion ou l'application à large échelle des résultats, expériences, connaissances et bonnes pratiques. - Rapport coût-efficacité : le budget, ventilé par catégories de dépenses, doit démontrer un bon rapport coût-efficacité de l'action (adéquation entre les résultats escomptés et le montant de la subvention). - Visibilité : la description de l'action doit détailler les moyens par lesquels sera assurée la visibilité de l'action communautaire (publications, organisation d'événements, sites Internet, CD-ROM, etc.). <p>2) Présentation de la demande : l'organisation de l'action doit être bien détaillée, notamment en ce qui concerne les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan de travail (clarté et adéquation des objectifs, adéquation des résultats escomptés) et calendrier - méthodologie proposée : évaluation et indicateurs de résultats par rapport aux objectifs escomptés.
Taux de financement	Entre 10 % et 50 % du montant total des coûts éligibles de l'action Le taux de cofinancement sera choisi en fonction des disponibilités budgétaires et également sur base des critères d'attribution et de l'avis donné par les Comités d'évaluation. Le taux de cofinancement maximum possible sera réservé aux propositions répondant le mieux aux critères d'attribution
Enveloppe budgétaire	5.000.000 €

A.2. Ligne budgétaire : 06 02 04 01 (Marché intérieur et optimisation des réseaux de transport)

Base légale :

Tâche découlant des prérogatives de la Commission sur le plan institutionnel, comme prévu par l'article 49, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) no 1995/2006 du 13 décembre 2006 amendant le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes (JO L 390 du 30.12.2006, p. 1).

Objectif(s) :

1) Achèvement, gestion et développement du grand marché dans le domaine des transports, y compris dans ses prolongements à l'extérieur de la Communauté, mettant en particulier l'accent sur l'élimination des goulots d'étranglement transfrontaliers dans les zones où les barrières naturelles entravent la libre circulation des personnes et des biens.

2) Observation du marché des transports de marchandises et de voyageurs par tous les modes, en ce compris l'amélioration de la collecte des statistiques par les États membres.

3) Développement d'une politique de mobilité durable dans le secteur terrestre, maritime et aérien, et notamment :

- soutien à des actions pilotes dans le domaine du transport routier, notamment par l'utilisation de technologies nouvelles dans un but de standardisation de procédés ;
- soutien de la compétitivité du transport fluvial et du transport maritime à courte distance ;
- amélioration de l'interopérabilité des systèmes de transport ;
- promotion et amélioration de la qualité du transport ferroviaire en particulier pour les marchandises ;
- mandats de normalisation confiés aux organismes européens de normalisation ou à d'autres organismes, dans tous les secteurs du transport ainsi que le développement de spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaire ;
- mise en œuvre des accords Open Sky.

Résultat(s) attendu(s) :

- Atteinte des objectifs définis dans le livre blanc "la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix" et dans sa révision de 2006 "Pour une Europe en mouvement" ;
- Rééquilibrage progressif vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement ;
- Renforcement du dialogue avec les industriels pour encourager la mobilité durable, notamment en maîtrisant mieux les effets sur l'environnement et en rééquilibrant les modes de transport ;
- Développement de l'interopérabilité des modes de transports ;
- Développement du transport ferroviaire de marchandises
- Développement du transport fluvial et du transport maritime à courte distance ;
- Finalisation des accords aériens internationaux préservant les intérêts des compagnies européennes ;
- Extension des politiques de l'Union aux futurs Etats membres

Principaux thèmes proposés en 2007	<ul style="list-style-type: none"> - Soutien au développement de la promotion du transport par voies navigables, notamment via un réseau de centres de promotion - Soutien à des projets de suivi des matières dangereuses par équipement lié au télépéage européen - Soutien à des projets visant à établir une norme européenne pour l'harmonisation de l'information des voyageurs sur les panneaux à messages variables routiers. - Soutien à des projets innovants d'envergure européenne dans tous les domaines en rapport avec les objectifs cités ci-dessus
Date de l'appel à propositions transport	Avril 2007
Principaux critères de sélection	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité financière du demandeur (Le demandeur devra démontrer sa capacité financière à mener à terme l'action à subventionner et fournira le bilan du dernier exercice clos. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux organismes publics et organisations internationales) - Capacité technique du demandeur (Le demandeur devra avoir la capacité technique et opérationnelle à mener à bonne fin l'action à subventionner et fournira les documents demandés – curriculum vitae des personnes chargées de la mise en œuvre de l'action, description des projets et activités entreprises au cours des trois dernières années –)
Principaux critères d'attribution	<p>1) Qualité de l'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimension européenne : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée contribuera et créera une réelle valeur ajoutée à la politique commune sur la sécurité routière. Les initiatives d'intérêt local sont exclues. - Caractère innovateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée induira des approches et pratiques nouvelles. - Effet multiplicateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée permettra le transfert, la généralisation, la diffusion ou l'application à large échelle des résultats, expériences, connaissances et bonnes pratiques. - Rapport coût-efficacité : le budget, ventilé par catégories de dépenses, doit démontrer un bon rapport coût-efficacité de l'action (adéquation entre les résultats escomptés et le montant de la subvention). - Visibilité : la description de l'action doit détailler les moyens par lesquels sera assurée la visibilité de l'action communautaire (publications, organisation d'événements, sites Internet, CD-ROM, etc.). <p>2) Présentation de la demande : l'organisation de l'action doit être bien détaillée, notamment en ce qui concerne les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan de travail (clarté et adéquation des objectifs, adéquation des résultats escomptés) et calendrier - méthodologie proposée : évaluation et indicateurs de résultats par rapport aux objectifs escomptés. .
Taux de financement	Entre 10 % et 50 % du montant total des coûts éligibles de l'action Le taux de cofinancement sera choisi en fonction des disponibilités budgétaires et également sur base des critères d'attribution et de l'avis donné par les Comités d'évaluation. Le taux de cofinancement maximum possible sera réservé aux propositions répondant le mieux aux critères d'attribution
Enveloppe budgétaire	700.000 €

A.3. Ligne budgétaire : 06 07 02 (projet pilote sur la sûreté des aires de repos routières)

Base légale :

Projet pilote introduit par le Parlement européen dans le cadre de la procédure budgétaire 2007

Tâche découlant des prérogatives de la Commission sur le plan institutionnel, comme prévu par l'article 49, paragraphe 2, du règlement (CE, Euratom) no 1995/2006 du 13 décembre 2006 amendant le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes (JO L 390 du 30.12.2006, p. 1).

Objectif(s) :

i) Réalisation d'un ou plusieurs projets pilotes afin de promouvoir les « meilleures pratiques » (« best practice ») en matière d'aménagement d'aires de repos des poids lourds sur le réseau transeuropéen afin d'en assurer la sûreté et/ou

ii) mise en place d'un mécanisme de certification d'aires sécurisées de repos pour poids lourds.

La Commission publiera un appel à proposition qui se concentrera sur la mise en place dans plusieurs Etats membres d'un mécanisme de certification de la qualité et du niveau de sûreté offert par les aires de repos destinées aux poids lourds.

Résultat(s) attendu(s) :

Les projets devront être mis en place de façon à pouvoir continuer à fonctionner comme des aires de repos sécurisées « normales » lorsque leurs financements cesseront.

Ils devront servir de modèles économiques pour d'autres aires de repos qui seront mises en place sans aide financière.

Principal thème proposé en 2007	<ul style="list-style-type: none"> - la mise en place d'aires de repos sécurisées ayant de grandes capacités d'accueil et/ou certification.
Date de l'appel à propositions projet pilote (le cas échéant)	Mai 2007
Principaux critères de sélection	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité financière du demandeur (Le demandeur devra démontrer sa capacité financière à mener à terme l'action à subventionner et fournira le bilan du dernier exercice clos. Cette dernière disposition ne s'applique pas aux organismes publics et organisations internationales) - Capacité technique du demandeur (Le demandeur devra avoir la capacité technique et opérationnelle à mener à bonne fin l'action à subventionner et fournira les documents demandés – curriculum vitae des personnes chargées de la mise en œuvre de l'action, description des projets et activités entreprises au cours des trois dernières années –) - Garantie bancaire pour le paiement d'avances
Principaux critères d'attribution	<p>1) Qualité de l'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimension européenne : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée contribuera et créera une réelle valeur ajoutée à la politique commune des transports. Les initiatives comportant uniquement un intérêt local sont exclues. - Caractère innovateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée induira des approches et pratiques nouvelles. - Effet multiplicateur : la Commission appréciera dans quelle mesure l'action proposée permettra le transfert, la généralisation, la diffusion ou l'application à large échelle des résultats, expériences, connaissances et bonnes pratiques - Rapport coût-efficacité : Le budget, ventilé par catégories de dépenses, doit démontrer un bon rapport coût-efficacité de l'action (adéquation entre les résultats escomptés et le montant de la subvention) - Evaluation : la commission appréciera la méthode d'évaluation proposée et la qualité des indicateurs de résultats par rapport aux objectifs escomptés - Visibilité : la description de l'action doit détailler les moyens par lesquels sera assurée la visibilité de l'action communautaire (publications, organisation d'événements, sites Internet, CD-ROM, etc.) <p>Envergure de l'action : Elle doit porter sur un nombre suffisant d'aires de parking dans plusieurs Etats membres.</p> <p>2) Qualité de la demande : l'organisation de l'action doit être bien détaillée, notamment en ce qui concerne les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plan de travail (clarté et adéquation des objectifs, adéquation des résultats escomptés) - -obtention des autorisations nécessaires (permis de bâtir, ..) - -études préliminaires réalisées - calendrier de l'action - méthodologie proposée : évaluation et indicateurs de résultants par rapports aux objectifs escomptés.
Taux de financement	Entre 50 % et 90 % du montant total des coûts éligibles de l'action Le taux de cofinancement sera choisi en fonction des disponibilités budgétaires et également sur base des critères d'attribution et de l'avis donnés par les Comités d'évaluation.
Enveloppe budgétaire	2.000.000 €

B.SUBVENTIONS OCTROYEES HORS APPELS A PROPOSITION

Un certain nombre de subventions sera octroyé à des bénéficiaires pouvant justifier d'une situation de monopole de droit ou de fait.

A ce stade, les actions envisagées sous cette modalité de financement répondent aux critères suivants :

B.1. Ligne budgétaire 06 02 04 01 (Marché intérieur et optimisation des réseaux de transport)

Base légale, objectif(s) et résultat(s) attendu(s) : voir ci-dessus paragraphe A.2.

Principaux thèmes proposés pour 2007	<ul style="list-style-type: none">- Soutien à un organisme pour la mise en œuvre de la Directive 2004/52/CE sur l'interopérabilité du Télépéage routier. La Directive sur l'interopérabilité du télépéage routier prévoit la création d'un service européen de télépéage impliquant l'ensemble des collecteurs de redevances routières. Le projet CESARE III a permis de définir le cadre juridique et contractuel de l'interopérabilité. L'objectif du projet CESARE IV est de mettre en place les rouages nécessaires à l'interopérabilité contractuelle pour le télépéage routier, en application de la Directive 2004/52/CE. Il s'agit en particulier de mettre en place une entité de supervision du Service Européen de Télépéage, destinée à achever la définition de détail, puis à réguler le fonctionnement du service et les relations entre les acteurs, au premier rang desquels les organismes de collecte de péage et redevances, puis de signer les protocoles d'accord permettant de faire fonctionner le service européen entre tous ses acteurs. CESARE IV prend la suite des subventions CESARE I, II et III. Le bénéficiaire principal de la subvention projetée est le même que pour les trois précédentes, à savoir l'ASECAP (Associations des concessionnaires européens d'autoroutes à péage). Elle est associée pour les deux dernières phases du programme (CESARE III et IV) aux administrations nationales de certains Etats Membres (DE – NL – UK – SE). Le budget demandé constitue la participation financière de la Commission au lancement de l'organisme de supervision. Pour chacune des trois précédentes phases du programme CESARE, la situation de monopole de ces bénéficiaires a été reconnue. Aucun autre organisme n'est en meilleure situation de répondre à ce besoin puisque l'ASECAP regroupe l'ensemble des sociétés publiques ou privées de l'Union qui lèvent un péage, tandis que les administrations nationales représentées dans le projet lèvent ou souhaitent lever à moyen terme, une redevance d'utilisation de l'infrastructure.- Soutien aux Etats Membres désignés au sein du DATEX TECHNICAL COMMITTEE afin de moderniser le protocole DATEX entre les centres de gestion du trafic pour le fonctionnement coordonné de ces centres. DATEX est un protocole de communication entre centres de gestion du trafic routier dans de nombreux Etats membres. Il a été réalisé sur financement de la Commission dans les années 1990. DATEX II est la version réactualisée et modernisée de ce protocole. Les travaux DATEX II sont menés par les administrations nationales de certains Etats Membres. Ils ont permis d'éditer une spécification complète de DATEX II, de réaliser un démonstrateur et de valider les spécifications. Le démonstrateur a été réalisé par le Ministère Français des Transports dans le cadre du projet euro-régional SERTI et par le "Highways Agency" britannique dans le cadre du projet euro-régional CENTRICO. En 2007, est actuellement prévu une première implémentation de cette nouvelle norme par les administrations suivantes :<ul style="list-style-type: none">- Ministère Français des Transports (CETE Sud-Est) qui assurera la gestion du projet- Direccion General de Trafico espagnole (Ministère Espagnol des Transports)
--------------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Instituto de Estradas (Ministère des Transports - Portugal) - Highways Agency (UK) - Ministères des Transports Rheinland-Pfalz (DE), Nordrhein Westfallen (DE) et Bayern (DE) - Swedish Road Administration. <p>Ces entités sont toutes en situation de monopole dans leur pays et sont volontaires pour subventionner le projet à hauteur de 50 %. Elles rendront compte des résultats obtenus à l'ensemble des acteurs de DATEX, mais il faut remarquer que presque tous les acteurs publics actuels de DATEX sont présents dans cette proposition.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soutien à la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour un projet d'observation permanente de paramètres économiques et sociaux au sein du marché du transport par voies navigables. Le programme d'action Naiades sur la promotion du transport par voies navigables considère qu'une action d'observation permanente des facteurs économiques et sociaux est cruciale pour l'économie et les autorités politiques. Cette action vise donc la création d'un tel observatoire du marché du transport par voies navigables au sein de l'Union. L'objectif principal est de permettre au secteur de la navigation intérieure de mesurer les développements du marché, de collecter et disséminer les données et l'information sur la navigation intérieure et d'anticiper les évolutions du marché. De 2005 à 2007, cette activité a déjà été réalisée par la CCNR avec une subvention de la Commission. Sa situation de monopole de fait a déjà été reconnue par la Commission dans une décision du 3 décembre 2004 (C (2004) 4510). La CCNR, qui dispose du pouvoir réglementaire sur la navigation du Rhin, a également pour tâche le suivi statistique et l'observation du marché de la navigation sur le Rhin. . La CCNR coopère à cette fin étroitement avec les autorités nationales et est en contact régulier avec les opérateurs du transport fluvial. Elle dispose ainsi des contacts et de l'introduction nécessaires à la collecte de ce type d'information. De ce fait, la CCNR peut être considérée comme la seule instance qui dispose de la compétence, de l'expérience, de l'autorité ainsi que de la structure requise pour établir une observation du marché qui corresponde aux besoins de toutes les parties concernées.
Date de réception des demandes	Mai 2007
Enveloppe budgétaire estimative	1.800.000 €

C. SUBVENTIONS OCTROYEES EN VERTU D'UN ACTE DE BASE ET SUR APPEL A PROPOSITION

Dans le domaine de l'Energie et des Transports, la Commission met en œuvre cinq programmes pluriannuels adoptés en Codécision :

- Programme Marco Polo II,
- Réseaux transeuropéens de transport et d'énergie,
- Programme cadre pour l'innovation et la compétitivité dont le programme Energie intelligente pour l'Europe II,
- Programme Galiléo,
- 7ème Programme cadre Recherche

Ces programmes pluriannuels seront mis en œuvre dans le respect du prescrit de l'acte de base y afférant, lequel prévoit une procédure de comitologie et le droit de regard du Parlement Européen.

La description ci-après est donnée à titre d'information pour chacun des cinq programmes pluriannuels. Sauf pour le 7^{ème} programme cadre Recherche, des décisions de financement spécifiques seront adoptées en 2007 pour chacun de ces programmes amendant le présent programme de travail annuel.

C.1. Ligne budgétaire 06 02 06 (Programme Marco Polo II)

Base légale :

Règlement (CE) no 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II), et abrogeant le règlement (CE) no 1382/2003

Programme de travail :

Les objectifs et les résultats attendus sont décrits dans la base légale.

Les actions envisagées pour 2007 seront décrites dans un programme de travail annuel détaillé qui sera adopté au premier trimestre 2007, après avoir reçu l'aval du Comité des Etats membres.

Date envisagée pour l'appel à propositions : mars 2007

Montant de l'appel à propositions et des marchés : 55.775.000 €

C.2. Lignes budgétaires 06 03 03 (Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport) et 06 03 04 (Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de l'énergie)

Base légale :

- Règlement n° [...] /2007/CE] du Conseil du [...] déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens et modifiant le Règlement n° 2236/95 du Conseil
- Décision n° 1364/2006/EC du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE et la décision n° 1229/2003/CE
- Décision 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 (avec rectificatif - JO L15 17/01/1997) et modifiée par la Décision n°884/2004/ (avec rectificatif JO L201 du 7/6/2004).

Programme de travail :

Les objectifs et les résultats attendus sont décrits dans les bases légales.

Le règlement déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des RTE est en cours d'approbation. Les actions envisagées pour 2007 seront décrites d'une manière détaillée dans les programmes de travail spécifiques prévus pour les deux volets transport et énergie. Ceux derniers seront approuvés par la Commission par procédure écrite, après consultation du Comité de programme.

Date de l'appel à propositions : 2007

Montant de l'appel à propositions : 817.383.000 € RTE-Transport (060303)

21.200.000€ RTE-Energie (060304)

C.3. Lignes budgétaires 06 04 06 (Programme cadre pour l'innovation et la compétitivité - Programme Énergie intelligente pour l'Europe II)

Base légale :

Décision n° 1639/2006/EC du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 arrêtant le programme cadre pour la compétitivité et l'innovation (2007-2013) (JO L 310, 9/11/2006, p15)

Programme de travail :

Les objectifs et les résultats attendus sont décrits dans la base légale.

Les actions envisagées pour 2007 seront décrites dans un programme de travail annuel détaillé qui sera adopté au premier trimestre 2007, après avoir reçu l'avis du Comité de gestion du programme.

Date envisagée pour l'appel à propositions : Mai 2007

Montant de l'appel à propositions et des marchés : 58.883.000 € pour la ligne 06 04 06

C.4. Lignes budgétaires 06 02 10 (Programme Galiléo)

Base légale :

Proposition modifiée de Règlement du parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre des phases de déploiement et d'exploitation du programme européen de radionavigation par satellite (COM (2004) 477 final), modifiée par la proposition COM (2004) 244 final 2 du 24 mai 2006

Programme de travail :

L'objectif principal est la mise en œuvre des phases de déploiement et d'exploitation du programme GALILEO afin de rendre opérationnelle la première infrastructure mondiale de radionavigation et de positionnement par satellite spécifiquement conçue à des fins civiles. Il constitue le premier grand projet industriel et spatial européen. La base légale, encore à adopter, décrit en détail l'objectif et les résultats attendus de ce programme.

L'action principale envisagée pour 2007 concerne la finalisation des négociations de la concession et la signature du contrat de concession entre le secteur public représenté par l'Autorité Européenne de Surveillance GNSS et le secteur privé. Les crédits ne pourront être engagés qu'une fois l'acte de base adopté.

Cette action est en détail décrite dans le programme de travail annuel de l'Autorité Européenne de Surveillance GNSS qui sera adopté au premier trimestre 2007, après avoir reçu l'avis de son Conseil d'Administration.

Montant à verser à l'Autorité Européenne de Surveillance GNSS : 100.000.000 € pour la ligne 06 02 10

C.5. Lignes budgétaires liées au 7ème Programme cadre recherche:
06 06 01 (Energie), 06 06 02 (Transports)

Base légale :

Décision no 1982/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 relative au septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013) (L(2006)412/1 du 30/12/2006) et Déclarations de la Commission (L(2006)412/42 du 30/12/2006).

2006/971/CE: Décision du Conseil du 19 décembre 2006 relative au programme spécifique Coopération mettant en œuvre le septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des activités de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013) (L(2006)400/86 du 30/12/2006)

Règlement (CE) no 1906/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 définissant les règles de participation des entreprises, des centres de recherche et des universités pour la mise en œuvre du septième programme-cadre de la Communauté européenne et fixant les règles de diffusion des résultats de la recherche (2007-2013) (L(2006)391/1 du 30/12/2006)

Programme de travail :

Il est rappelé que pour la priorité thématique «Transports (y compris l'aéronautique)», le programme de travail détaillé couvrant l'année 2007 a été adopté par la Commission, le 21 décembre 2006 (C(2006)6839). Ce programme de travail a été mis en œuvre, pour les projets à financer en 2007, par les appels à propositions publiés le 22 décembre 2006 (référence FP7-AERONAUTICS AND AIR TRANSPORT (AAT)-2007-TREN-1, FP7- SUSTAINABLE SURFACE TRANSPORT (SST)-2007-TREN-1 (JO C 316 de 22/12/2006)).

De même, pour la priorité thématique «Energie », le programme de travail couvrant l'année 2007 a été adopté par la Commission, le 21 décembre 2006 (C(2006)6839). Ce programme de travail a été mis en œuvre, pour les projets à financer en 2007, par l'appel à propositions publié le 22 décembre 2006 (référence FP7-ENERGY-2007-2-TREN (JO C 316 de 22/12/2006)).

La réalisation des projets liés à la sous-thématique Galiléo a été confiée à l'autorité de surveillance GNSS qui publiera ses propres appels à propositions.

Les crédits du 7ème Programme Cadre de Recherche contribueront financièrement à l'Entreprise commune "SESAR" qui effectuera les activités dans les secteurs appropriés indiqués dans le programme de travail. Un montant de 10 millions € sera transféré à l'Entreprise commune SESAR, pour l'année 2007, pour installer sa structure et pour commencer ses opérations.

Crédits budgétaires :	120.424.000 € pour la ligne budgétaire 06 06 01 (Energie)
	114.000.000 € pour la ligne budgétaire 06 06 02 (Transport)

