

RÈGLEMENT (CEE) N° 1738/93 DU CONSEIL

du 25 juin 1993

relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation du marché intégré des transports

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

considérant que la réalisation du marché intégré des transports implique la mise en œuvre d'un programme d'action de la Communauté visant au développement harmonieux de l'infrastructure de transport dans la Communauté ;

considérant qu'il y a lieu de prévoir un programme d'une durée de deux ans ;

considérant qu'un montant de 325 millions d'écus est estimé nécessaire pour la mise en œuvre de ce programme ;

considérant que les montants à engager pour le financement du programme devront s'inscrire dans le cadre financier communautaire en vigueur ;

considérant que la mise en place de liaisons rapides et efficaces entre l'ensemble des régions de la Communauté est une condition fondamentale pour le renforcement de la cohésion économique et sociale de celle-ci ;

considérant qu'il importe de tenir compte à la fois des intérêts des usagers et des impératifs en matière d'environnement, de sécurité et d'utilisation rationnelle de l'énergie ;

considérant que l'action menée par la Communauté par l'intermédiaire des Fonds à finalité structurelle, de la Banque européenne d'investissement (BEI) et des autres instruments financiers existants peut contribuer à la réalisation des travaux d'infrastructure d'intérêt communautaire ;

considérant qu'un soutien financier spécifique aux projets d'infrastructure peut constituer une stimulation essentielle pour la promotion et le lancement de projets d'intérêt communautaire ;

considérant que l'intervention de capitaux privés peut favoriser la réalisation de projets d'infrastructure et que le recours à une déclaration d'utilité européenne contribuerait à orienter les capitaux privés vers le financement de grands projets d'intérêt européen ;

considérant qu'il est nécessaire d'assurer une bonne coordination dans l'exécution des différents projets et un bon échelonnement de leur financement ;

considérant qu'il importe de définir le champ d'application du programme d'action, et notamment les objectifs qui seront directement poursuivis et les projets à réaliser ;

considérant qu'il y a lieu d'établir, au moyen de critères objectifs, l'intérêt que présentent pour la Communauté les projets faisant l'objet de ses interventions ;

considérant qu'une intervention de la Communauté est nécessaire pour la réalisation des projets, et notamment pour leur démarrage ;

considérant que le premier programme d'action pluriannuel de soutien financier de projets d'infrastructure est terminé fin 1992 et que, les différents réseaux communautaires étant encore inachevés, l'adoption d'un nouveau programme est indispensable ;

considérant que la durée du nouveau programme ne devrait toutefois pas dépasser deux ans afin de ne pas préjuger les décisions relatives aux réseaux transeuropéens ;

considérant que, dans l'attente de mesures plus complètes à prendre sur la base de décisions ultérieures dans le cadre des réseaux transeuropéens, le présent règlement doit avoir un caractère transitoire ;

considérant qu'il convient de mettre fin à l'application du présent règlement si le Conseil adopte, avant la date de son expiration, un nouvel instrument relatif au financement des réseaux de transport transeuropéens,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

Article premier

1. Le présent règlement a pour objet d'établir un programme communautaire d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport, ci-après dénommé « programme d'action », applicable à partir du 1^{er} janvier 1993. Le programme d'action a une durée de deux ans.

⁽¹⁾ JO n° C 236 du 15. 9. 1992, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 287.

JO n° C 115 du 26. 4. 1993.

⁽³⁾ JO n° C 19 du 25. 1. 1993, p. 32.

2. Le montant estimé nécessaire des moyens financiers communautaires pour la mise en œuvre du programme d'action s'élève à 325 millions d'écus et doit s'inscrire dans le cadre financier communautaire en vigueur.

3. L'autorité budgétaire détermine les crédits disponibles en prenant en compte les principes de bonne gestion visés à l'article 2 du règlement financier, du 21 décembre 1977, applicable au budget général des Communautés européennes (1).

Article 2

La Communauté identifie les projets d'infrastructure de transport d'intérêt communautaire qui s'inscrivent dans le cadre du programme d'action et qui visent à :

- 1) supprimer les goulets d'étranglement ;
- 2) réaliser les tronçons manquants ;
- 3) intégrer les zones qui, géographiquement, sont soit enclavées, soit situées à la périphérie de la Communauté ;
- 4) réduire les coûts inhérents au trafic de transit en coopération avec les pays tiers éventuellement concernés ;
- 5) améliorer les liaisons dans les couloirs terrestres maritimes et les couloirs du transport combiné ;
- 6) aménager des liaisons de grande qualité entre les principaux centres urbains, y compris les liaisons ferroviaires à grande vitesse ;
- 7) assurer un haut niveau de sécurité pour les modes de transport couverts par le présent règlement.

Article 3

La contribution de la Communauté à la réalisation des projets qui s'inscrivent dans le cadre du programme d'action peut prendre notamment la forme :

- d'un soutien financier au moyen de crédits prévus à cette fin au budget général des Communautés européennes, dans le cadre des perspectives financières afférentes à la période couverte par le programme d'action,
- d'un soutien financier au titre d'autres instruments financiers, lorsqu'ils sont d'application,
- d'une déclaration d'utilité européenne des projets, délivrée par la Commission, dans le respect des conditions figurant à l'annexe, après consultation des États membres directement concernés par les projets en question. La Commission en informe le Parlement européen et le Conseil. Les décisions portant déclara-

tion d'utilité européenne sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

L'action de la Communauté porte sur toute étude concernant les infrastructures des transports terrestres et sur les grands projets énumérés ci-dessous, étant entendu que les projets individuels spécifiques auxquels il est fait référence dans d'autres articles constituent des parties de ces grands projets :

- 1) la contribution au réseau ferroviaire à grande vitesse :
 - liaisons : Paris - Londres - Bruxelles - Amsterdam - Cologne, et raccordements vers d'autres États membres,
 - liaisons :
 - a) Madrid - Barcelone - Lyon - Turin - Milan - Venise et de là vers Tarvisio et Trieste ;
 - b) Porto - Lisbonne - Madrid ;
- 2) l'axe du transit alpin (axe du Brenner) ;
- 3) la contribution au réseau de transport combiné d'intérêt communautaire ;
- 4) les liaisons routières transpyrénéennes ;
- 5) les liaisons scandinaves ;
- 6) le renforcement de liaisons terrestres à l'intérieur de la Grèce, de l'Irlande et du Portugal, ainsi qu'avec ces trois États membres.

Article 5

L'éligibilité à une aide financière d'un projet d'infrastructure s'apprécie en fonction des critères suivants :

- a) intérêt et plus grande utilité du projet pour le trafic international de la Communauté, apprécié en fonction de sa contribution à la réalisation des objectifs énoncés à l'article 2. Les facteurs qui entrent en ligne de compte sont :
 - l'importance du trafic international intracommunautaire actuel ou potentiel,
 - l'importance, sur l'axe concerné par le projet, des échanges de la Communauté avec des pays tiers,
 - le degré de contribution du projet à la création d'un réseau homogène et équilibré dans le cadre communautaire, adapté aux besoins de transport existants et futurs ;
- b) rentabilité socio-économique du projet ;
- c) cohérence du projet avec les autres actions communautaires menées au titre de la politique commune des transports ou d'autres politiques de la Communauté et avec les autres actions nationales définies comme prioritaires dans les plans et programmes nationaux d'infrastructure de transport ;

(1) JO n° L 356 du 31. 12. 1977, p. 1. Règlement financier modifié en dernier lieu par le règlement (Euratom, CECA, CEE) n° 610/90 (JO n° L 70 du 16. 3. 1990, p. 1).

- d) difficultés particulières de mobilisation financière ;
- e) incapacité des pouvoirs nationaux ou régionaux à en assurer seuls la réalisation.

Article 6

1. Le soutien financier de la Communauté peut porter sur les études de faisabilité et les travaux préparatoires concernant des projets d'infrastructure, sur d'éventuelles réalisations annexes et sur une partie ou la totalité d'un projet.

2. Le soutien financier spécifique de la Communauté à l'infrastructure de transport peut prendre la forme d'une subvention ou, exceptionnellement, dans des cas dûment justifiés, toute autre forme appropriée aux exigences financières des projets.

3. Si un projet spécifique, faisant partie d'un des grands projets prévus à l'article 4, bénéficie déjà d'un soutien budgétaire communautaire à fonds perdus, il ne peut faire l'objet d'un autre soutien à fonds perdus et ne peut bénéficier que d'aides sous forme de prêts.

4. Le soutien budgétaire communautaire à fonds perdus ne peut dépasser 25 % du coût total d'un projet ou de la partie d'un projet qui bénéficie du soutien. Ce plafond peut être relevé, jusqu'à un maximum de 50 %, dans le cas d'études préparatoires à des travaux de construction:

5. Un projet ne peut bénéficier d'un soutien financier de la Communauté que si toutes les obligations du droit communautaire en matière de marchés publics sont observées et si les dispositions de la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement⁽¹⁾ sont pleinement respectées.

Article 7

1. Pour le soutien financier spécifique visé à l'article 3 premier alinéa premier tiret, les demandes sont transmises à la Commission par l'intermédiaire des États membres.

Chaque demande comporte les éléments d'appréciation nécessaires, et notamment :

- une évaluation des dépenses prévisibles, ventilée par postes,
- un calendrier prévisionnel des travaux et des engagements financiers,

- les informations nécessaires à l'évaluation de l'intérêt communautaire du projet,
- un résumé général de l'étude des incidences sur l'environnement, effectuée dans le respect de la directive 85/337/CEE.

Les États membres fournissent à la Commission toute information complémentaire que celle-ci estime utile pour l'appréciation du projet.

2. Lorsque les instruments financiers visés à l'article 3 premier alinéa deuxième tiret sont d'application, leurs règles et procédures propres sont suivies.

Article 8

1. Chaque année, la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil une communication décrivant les projets qui ont fait l'objet d'une demande introduite en vertu de l'article 7 et qui sont susceptibles, dans le cadre du programme d'action et à la lumière des objectifs énoncés à l'article 2, de bénéficier d'un soutien financier au moyen des crédits spécifiques visés à l'article 3.

2. La communication prévue au paragraphe 1 comporte au moins les éléments d'appréciation suivants :

- les principales raisons de l'éligibilité des projets au titre des articles 1^{er}, 4 et 5,
- l'importance et la nature du soutien financier souhaité,
- les éléments d'appréciation indiqués à l'article 7 paragraphe 1 deuxième alinéa.

Article 9

La Commission décide de l'octroi du soutien financier selon la procédure prévue à l'article 10. Le soutien financier est accordé conformément à l'article 6. Son montant sera fonction de l'appréciation des projets au regard des critères indiqués à l'article 5.

Article 10

1. La Commission est assistée par le comité des infrastructures de transport institué par l'article 4 de la décision 78/174/CEE⁽²⁾.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

⁽¹⁾ JO n° L 175 du 5. 7. 1985, p. 40.

⁽²⁾ JO n° L 54 du 25. 2. 1978, p. 16.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 11

1. Si un projet qui a fait l'objet d'un soutien financier n'est pas exécuté comme prévu, ou si les conditions requises ne sont pas remplies, le soutien financier peut être réduit ou supprimé par une décision de la Commission, prise après examen des explications données par le bénéficiaire.

Toute somme indûment versée doit être reversée à la Communauté par le bénéficiaire, et ce dans les douze mois suivant la date de notification de la décision de la Commission.

2. Sans préjudice des contrôles effectués par les États membres conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales, et sans préjudice du contrôle financier effectué par la Cour des comptes conformément à l'article 206 *bis* du traité, des vérifications sur place ou des enquêtes relatives aux projets bénéficiant d'un soutien financier sont effectuées par les instances compétentes de l'État membre concerné et par des agents de la Commission, ou par d'autres personnes mandatées à cet effet par cette dernière. La Commission fixe des délais pour l'exécution des vérifications et en informe au préalable l'État membre afin d'obtenir toute assistance nécessaire.

3. Les vérifications sur place ou enquêtes visées au paragraphe 2 ont pour objet de constater :

- a) la conformité des pratiques administratives avec les règles communautaires ;
- b) l'existence de pièces justificatives et leur concordance avec les projets bénéficiant d'un soutien financier ;
- c) les conditions dans lesquelles sont réalisées et contrôlées les opérations ;
- d) la conformité des réalisations avec les conditions d'octroi du soutien financier.

4. La Commission peut suspendre le versement de la contribution à une opération si un contrôle fait apparaître soit des irrégularités, soit une modification importante, non soumise à l'approbation de la Commission, de la nature ou des conditions de l'opération.

5. La Commission procède en temps utile, après la réalisation des projets qui ont fait l'objet d'un soutien financier, à une analyse approfondie de leurs conséquences sur les transports et l'économie générale.

Article 12

Le présent règlement fera l'objet d'une révision au cours de l'exercice 1994 à la lumière des décisions prises en matière de financement des infrastructures.

Article 13

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre de chaque année, un rapport sur l'expérience acquise lors de l'exécution du présent règlement, ainsi que des règlements (CEE) n° 3600/82 ⁽¹⁾, (CEE) n° 3620/84 ⁽²⁾, (CEE) n° 4059/86 ⁽³⁾, (CEE) n° 4070/87 ⁽⁴⁾, (CEE) n° 4048/88 ⁽⁵⁾ et (CEE) n° 3359/90 ⁽⁶⁾.

Article 14

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable jusqu'au 31 décembre 1994 ou, si le Conseil adopte, avant cette date, une réglementation relative au financement des réseaux de transport transeuropéens, jusqu'à la date d'entrée en vigueur de cette réglementation.

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 3600/82 du Conseil, du 30 décembre 1982, concernant une action limitée dans le domaine des infrastructures de transport (JO n° L 376 du 31. 12. 1982, p. 10) (exercice budgétaire 1982).

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 3620/84 du Conseil, du 19 décembre 1984, concernant une action particulière dans le domaine des infrastructures de transport (JO n° L 333 du 21. 12. 1984, p. 58) (exercices budgétaires 1983 et 1984).

⁽³⁾ Règlement (CEE) n° 4059/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructure de transport (JO n° L 378 du 31. 12. 1986, p. 24) (exercice budgétaire 1985).

⁽⁴⁾ Règlement (CEE) n° 4070/87 du Conseil, du 22 décembre 1987, concernant l'octroi d'un soutien à des projets d'infrastructure de transport (JO n° L 380 du 31. 12. 1987, p. 33) (exercices budgétaires 1986 et 1987).

⁽⁵⁾ Règlement (CEE) n° 4048/88 du Conseil, du 19 décembre 1988, concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets d'infrastructure de transport (JO n° L 356 du 24. 12. 1988, p. 5) (exercices budgétaires 1988 et 1989).

⁽⁶⁾ Règlement (CEE) n° 3359/90 du Conseil, du 20 novembre 1990, relatif à la mise en œuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport, en vue de la réalisation du marché unique des transports en 1992 (JO n° L 326 du 24. 11. 1990, p. 1).

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

Fait à Luxembourg, le 25 juin 1993.

Par le Conseil

Le président

J. SJURSEN

ANNEXE

Conditions d'octroi de la déclaration d'utilité européenne

Les conditions d'octroi de la « déclaration d'utilité européenne » sont les suivantes :

- il doit s'agir d'un projet bien étudié : les résultats des études de faisabilité doivent donc être connus et prouver que le projet est viable,
 - le projet est soumis à la Commission soit directement, soit par l'intermédiaire d'un État membre. Les États membres qui sont directement concernés par le projet seront consultés par la Commission,
 - la Commission étudie le projet pour s'assurer de sa bonne insertion dans la politique communautaire concernée. En particulier, la procédure de mise en œuvre doit être conforme à la législation communautaire, notamment en matière de règles de concurrence, de passation des marchés publics et d'insertion dans l'environnement. De même, la Commission vérifie la conformité avec les règles et les politiques communautaires des secteurs concernés,
 - le projet doit s'appuyer en grande partie sur un financement privé et s'insérer dans les objectifs et critères définis dans les programmes de la Commission pour les secteurs concernés. La Commission identifie les avantages pour la Communauté, non seulement sous l'aspect technique et financier, mais également en fonction de critères socio-économiques. Entre autres, une évaluation de l'impact du projet sur la compétitivité communautaire est fournie, notamment en termes de niveau d'emploi et de production des pays et régions concernés.
-