



COMMISSION EUROPÉENNE

Secrétariat Général

C(2001)2654

Bruxelles, le 4 septembre 2001

O/270/2001

TEXTE F

PROGRAMME PLURIANNUEL INDICATIF RELATIF A L'OCTROI D'UN
CONCOURS FINANCIER COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DU RESEAU
TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT POUR LA PERIODE 2001-2006

*

HABILITATION "AD HOC" DE MME DE PALACIO POUR L'ADOPTION DES
DECISIONS D'OCTROI DE SOUTIEN FINANCIER AUX PROJETS/GROUPES DE
PROJETS IDENTIFIES

Communication de Mme DE PALACIO

Cette question est susceptible d'être inscrite à l'ordre du jour de la 1535ème réunion de la Commission le mercredi 12 septembre 2001.

Destinataires : Membres de la Commission

MM. LAMOUREUX, O'SULLIVAN, REGLING, COLASANTI,
Mme QUINTIN, MM. CURRIE, MITSOS, VERRUE, MOGG,
CRAUSER, LEGRAS, MINGASSON, Mme KITZMANTEL, M. PETITE

NOTE DU SECRETARIAT GENERAL**PREPARATION DU DOCUMENT**Direction générale responsable

TREN Energie et Transports

Services consultéspour accord

SG	Secrétariat général	: Accord
ECFIN	Affaires économiques et financières	: Accord
ENTR	Entreprises	: Accord (cf. /2)
EMPL	Emploi	: Accord
ENV	Environnement	: Cf. /2
RTD	Recherche	: Accord
INFSO	Société de l'information	: Accord (cf. /2)
MARKT	Marché intérieur	: Accord (cf. /2)
REGIO	Politique régionale	: Accord
RELEX	Relations extérieures	: Accord
BUDG	Budgets	: Accord (cf. /2)
AUDIT	Contrôle financier	: Accord

pour avis

SJ Service juridique : Cf. /2

Langue originale : EN

Programme pluriannuel indicatif (PPI)
« Réseaux transeuropéens »
- demande d'habilitation « ad hoc »

(Communication de Mme de Palacio à la COMMISSION)

1. Information de base

Le projet de décision jointe porte sur l'approbation d'un programme pluriannuel indicatif (PPI) relatif à l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2001-2006.

Le projet ayant recueilli l'avis favorable du comité pour le concours financier RTE par 77 voix POUR et 10 abstentions (B et P), porte, d'une part, sur une liste de projets/groupes de projets identifiés, et, d'autre part, sur le niveau du concours financier envisagé tout au long du programme.

2. Demande d'habilitation

Les décisions de fond à prendre qui ne sont pas soumises à l'avis du comité peuvent donc être considérées comme encadrées au titre des dispositions régissant l'octroi de pouvoirs délégués dans le règlement intérieur et ses modalités d'application. Une demande d'habilitation/délégation générale est actuellement en préparation au niveau de la DG. TREN. Sans préjuger de son examen par les divers services concernés et l'issue de son examen par le Collège, envisagé pour octobre prochain, je sollicite de la Commission, au titre des objectifs poursuivis lors de la révision du règlement intérieur, notamment en matière de simplification et de recherche de niveau approprié de décision, une habilitation ad hoc me permettant, entre-temps, d'adopter, au nom et sous la responsabilité de la Commission, dans le respect des conditions générales d'exercice des pouvoirs délégués, les décisions d'octroi de soutien financier aux projets/groupes de projets identifiés, sous réserve de ce qui suit :

- conformité avec le Programme Pluriannuel Indicatif (PPI)
- validité jusqu'à l'octroi d'une habilitation générale et, au plus tard, jusqu'à la fin de l'exercice budgétaire en cours (2001) ;
- limitée aux montants indiqués pour l'exercice 2001
- accords préalable des directions générales éventuellement concernées par les projets/groupes de projets, et, en tout état de cause, des DG. BUDG et AUDIT, ainsi que du Service juridique (avis favorable).

Conformément aux dispositions en vigueur, le Secrétariat général assurera l'information de la Commission sur les décisions prises sous le couvert de la présente habilitation.

COMMUNICATION A LA COMMISSION

1. CONTEXTE

Le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil, donne à la Commission la possibilité d'établir des programmes pluriannuels indicatifs (ci-après dénommés PPI) permettant de prendre dûment en considération les besoins financiers des gros projets RTE et, plus particulièrement, d'œuvrer dans le sens des priorités de développement du réseau.

Le dialogue qui s'est noué entre les États membres et la Commission au cours des derniers mois a permis de définir les éléments fondamentaux d'un PPI pour les RTE Transports, à savoir la structure, les dispositions en matière de flexibilité et les conditions de gestion d'un tel programme.

Après l'appel de propositions relatif au PPI lancé en septembre 2000, la Commission a reçu plus de 200 offres, soit un total de demandes de concours financier représentant plus de 7 milliards d'euros.

2. LE PROJET DE PROPOSITION DE LA COMMISSION: ASPECTS GENERAUX

Le projet de proposition de PPI de la Commission a été examiné lors de la réunion du comité responsable du concours financier RTE-T du 18 décembre 2000, et certaines modifications à la proposition originale de la Commission ont été introduites. La structure du projet de proposition actuel permet d'affecter le concours financier communautaire aux plus hautes priorités de développement du réseau de transport transeuropéen et d'assurer une répartition équitable des ressources entre les différentes composantes, d'une manière qui corresponde aussi bien aux investissements sous-jacents réalisés pour chaque projet qu'aux «valeurs européennes» en jeu.

En vertu de la proposition, le montant total à programmer dans le cadre du PPI 2001-2006, soit 2781 millions d'euros, résulte de l'évaluation des offres soumises sur la seule base des objectifs et des critères publiés avec l'appel d'offres. Ce montant a été distribué entre les composantes du programme de la manière suivante: Un pourcentage de 47 % du montant total programmé a été alloué aux projets d'infrastructure approuvés par le Conseil européen de Essen, 20 % au projet « Galileo », 23 % aux groupes de projets sur les goulets d'étranglement ferroviaires et les projets transfrontaliers, et 10 % aux groupes de projets sur les systèmes de transport intelligents (STI) pour les secteurs aérien et routier.

Les études et les mesures d'assistance technique joueront un rôle important pour le lancement de nouveaux projets, tandis que la plupart des projets dits «d'Essen» atteindront l'étape ultime de la construction au cours de la période qui s'achèvera en 2006. Il s'agit notamment de projets ferroviaires (élimination de goulets d'étranglement), de projets ferroviaires transfrontaliers d'importance capitale (traversées des Alpes et TGV Sud) et de la phase de validation de «Galileo», programme qui, lorsqu'il sera opérationnel, révolutionnera l'ensemble du secteur des

transports et comportera des avantages significatifs pour tous les modes de transport. La mise en œuvre de ce programme est une condition nécessaire pour qu'il soit possible de tirer le meilleur parti des investissements réalisés dans les infrastructures matérielles.

D'une manière générale, on s'est inspiré, pour élaborer ce programme, des évaluations de projets réalisées sur la base d'objectifs et de critères prédéterminés, et de principes généraux tels que la nécessité de garantir une répartition géographique équitable dans toute l'Union et d'optimiser le soutien fourni en mettant en place des actions de coordination avec les autres sources d'aide communautaire. En outre, on a accordé une attention particulière à la couverture des risques dès le démarrage des projets, notamment en ce qui concerne les formules de partenariat public-privé et la préparation de projets ferroviaires transalpins transfrontaliers onéreux.

Le PPI comporte:

- 11 projets «Essen»
- le programme Galileo
- 4 groupes cohérents de projets d'intérêt commun.

Les montants octroyés, à titre indicatif, à chacune des composantes de ce programme sont indiqués à l'annexe I de la décisions. L'annexe II contient des informations techniques et financières pour toutes les parties et étapes qui constituent les projets «Essen» et le programme Galileo. L'annexe III contient des informations techniques et financières relatives à tous les projets d'intérêt commun qui constituent les quatre groupes de projets cohérents.

Les paragraphes ci-dessous fournissent davantage de renseignements sur les composantes du programme.

3. LES PROJETS «ESSEN» (DENOMMES PP 1, 2 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14)

Trois des grands projets d'infrastructures de transport approuvés par le Conseil européen d'Essen en décembre 1994, à savoir la liaison ferroviaire classique Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer, l'aéroport de Malpensa (Milan) et la liaison rail/route fixe de l'Øresund entre le Danemark et la Suède sont achevés et sont déjà en exploitation.

D'autre part, onze de ces projets sont encore en construction (certaines parties font d'ailleurs l'objet d'études techniques¹), et ont besoin d'un dernier coup de pouce financier pendant la période de programmation allant de 2001 à 2006 pour pouvoir être menés à bien.

¹ Il faut encore procéder à des études techniques poussées, comportant notamment des explorations géologiques et des forages, pour les deux grands tunnels alpins prévus par les RTE aux cols du Brenner et du Mont Cenis (parties des projets n° 1 et 6), avant de pouvoir commencer les travaux de construction. Le concours financier octroyé au titre du PPI devra donc être affecté à la préparation du projet et la mise en œuvre devrait avoir lieu dans la deuxième moitié de cette décennie.

La majeure partie de l'aide prévue concerne la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse telles que les différents composantes nationales du projet PBKAL, le TGV Est qui reliera la France et l'Allemagne, certains tronçons de l'axe Nord-Sud en Allemagne et en Autriche ainsi que la liaison Italie-France dans les deux pays concernés, le TGV Sud en France ou différents tronçons du triangle nordique en Finlande comme en Suède. La ligne de la Betuwe (transport ferroviaire de marchandises) bénéficiera également d'une aide significative.

En ce qui concerne les parties de projets, il est proposé d'accorder un soutien non négligeable aux deux projets ferroviaires transalpins du Brenner et du Mont Cenis, ainsi qu'au projet TGV Sud Figueras - Perpignan, car tous trois se trouvent actuellement dans une phase critique de préparation du projet. Du fait de leur caractère transfrontalier, ils revêtent une importance particulière pour la réalisation d'un réseau ferroviaire efficace et sans rupture dans la Communauté. Cependant, leur coût élevé, dû en grande partie aux particularités géologiques du terrain, réduit leur viabilité financière.

Enfin, le PPI prévoit d'octroyer une aide aux études relatives aux deux branches du TGV Sud en Espagne, ainsi qu'aux travaux routiers le long du triangle nordique et de la liaison routière Irlande - Royaume-Uni - Benelux, et à certaines études techniques finales sur l'autoroute Via Egnatia en Grèce.

4. LE PROJET GALILEO (DENOMME GALILEO)

Pendant la phase de définition, en 2000, la Commission et l'Agence spatiale européenne ont mobilisé une très grande partie de l'industrie aérospatiale européenne ainsi qu'un grand nombre de prestataires de services potentiels en vue de définir les éléments fondamentaux de ce projet. Les résultats des travaux menés pendant cette phase confirment l'importance stratégique et l'attrait économique du projet et nous ont conduits à proposer qu'il soit poursuivi au-delà de 2001.

GALILEO entre dans sa deuxième phase en 2001: le coût de la phase de développement et de validation s'établira à 1,1 milliard d'euros. Il est proposé que le budget RTE-T fournisse 50 % de ce montant.

Cette phase est vitale pour la conception et les essais finaux du système, qui feront l'objet de contrats en 2005, et pour le lancement de Galileo, prévu entre 2005 et 2007 pendant la phase de déploiement. Il est également capital de mettre en place un organe chargé de la gestion du projet, qui centralisera toutes les ressources financières du projet et, surtout, qui constituera l'interlocuteur juridique unique nécessaire pour permettre un financement de la phase de déploiement par le secteur privé. Par conséquent, il est proposé de prévoir 550 millions d'euros pour la phase de validation. L'aide proposée concerne notamment des mesures (sous forme d'études et de mesures d'assistance technique) telles que la définition détaillée des différents segments du système, le développement des satellites, les composantes terriennes et locales et la validation «en orbite» du système.

Chaque année, l'organe chargé du projet présentera à la Commission un rapport d'avancement complet qui servira de base à la proposition relative à l'octroi d'un concours financier (c'est-à-dire l'engagement des ressources prévues dans le cadre du PPI). Avant l'adoption des décisions annuelles pertinentes, la Commission informera

le comité responsable du concours financier RTE de ses intentions en ce qui concerne l'octroi d'aides.

5. ÉLIMINATION DE GOULETS D'ETRANGLEMENT SUR LE RESEAU FERROVIAIRE (GR 1)

Le Conseil de l'Union européenne a appelé les États membres et la Commission à considérer l'élimination des goulets d'étranglement qui compromettent actuellement l'efficacité du trafic ferroviaire comme hautement prioritaire. A cet égard, le principal secteur concerné est celui du trafic de marchandises, où l'incohérence des normes d'infrastructures constitue une entrave majeure au trafic sur les principaux «freeways» transeuropéens et autres grands axes. Dans de nombreux cas, étant donné que les infrastructures ferroviaires sont utilisées aussi bien pour le trafic de marchandises que pour le transport de passagers, l'élimination des goulets d'étranglement se révélera bénéfique pour le trafic ferroviaire dans son ensemble. Jusqu'à présent, l'efficacité du trafic passagers longue distance est handicapée par l'absence de liens intermodaux (notamment entre les modes de transport ferroviaire et aérien) et la mise en place de liens de ce type a donc été considérée comme une priorité de financement dans le cadre du PPI.

Le programme contient donc toute une série de mesures relatives aux infrastructures, destinées à éliminer les goulets d'étranglement aussi bien pour le trafic de marchandises que pour le transport de passagers. Elles concernent des projets tels que les travaux d'infrastructures proprement dits, l'équipement des voies, la modernisation des systèmes de signalisation, l'amélioration des nœuds ou encore des mesures favorisant l'interopérabilité.

Lors de la sélection des projets pour ce groupe, on a accordé une attention particulière à la réalisation de bénéfices quantifiables dans un nombre d'années limité, conformément à la nature politique de l'objectif poursuivi. Les projets figurant dans ce groupe concernent, dans la plupart des cas, la mise en œuvre de mesures de portée limitée qui entraîneront des améliorations notables de la qualité du service à court ou à moyen terme. La plupart des projets sont situés sur de grands axes européens. Dans un certain nombre de cas, il est prévu de financer plusieurs projets sur les mêmes axes de manière à produire une réelle valeur ajoutée pour le trafic longue distance dans l'ensemble de l'Union.

Les projets figurant dans le programme qui consistent à relier des aéroports au réseau ferroviaire contribueront à l'intégration des modes de transport et, plus particulièrement, faciliteront le développement de chaînes de service pour le trafic passagers

6. PROJETS TRANSFRONTALIERS INTRA-COMMUNAUTAIRES ET PROJETS TRANSFRONTALIERS AVEC DES PAYS TIERS (GR 3)

Ce groupe ne comprend qu'une partie des grands projets transfrontaliers bénéficiant d'une aide dans le cadre du PPI: en effet, les grands projets transalpins et le TGV Sud font partie des projets «Essen» prioritaires, et la quasi-totalité des projets STI, tout comme Galileo, sont aussi transfrontaliers par nature. Cela témoigne du volume significatif d'activités en cours à différents niveaux et dans différentes régions de la

Communauté pour interconnecter les tronçons de réseaux nationaux et établir une coopération transfrontalière.

Parmi les projets transfrontaliers prévus dans la Communauté, la liaison fixe du Fehmarn, entre le Danemark et l'Allemagne, s'annonce comme un nouveau défi sur le plan technique comme sur le plan financier.

Dans ce groupe de projets, les projets concernant la navigation fluviale ont fait l'objet d'une attention particulière, compte tenu de l'importance de ce mode de transport pour le transport international de marchandises et de sa contribution non négligeable à l'établissement d'un système de transport global respectueux de l'environnement.

Enfin, un certain nombre de projets, principalement dans le secteur ferroviaire, concernent des liaisons entre la Communauté et les pays candidats à l'adhésion. Ainsi, le programme prévoit l'amélioration des liaisons ferroviaires entre l'Allemagne et ses différents voisins situés le long des couloirs transeuropéens n° II, III et IV. On a veillé à ce que, du côté tchèque et du côté polonais, les projets concernés figurent parmi les projets prioritaires pour bénéficier d'une aide de l'ISPA et à ce que leur mise en œuvre soit soutenue par des programmes nationaux. Au nombre de ces projets, il faut également citer le projet ERTMS Vienne-Budapest, dont la préparation et la mise en œuvre seront assurées par une structure de gestion conjointe créée par les autorités autrichiennes et hongroises, qui bénéficiera d'un financement de l'ISPA et des RTE.

7. SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI) DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS (GR 4)

L'objectif de ce groupe de projets consiste à stimuler un déploiement harmonisé et synchronisé des systèmes et services STI sur le réseau routier transeuropéen (RRTE) et à favoriser la convergence entre les mesures de planification régionales et nationales en vue de l'achèvement des objectifs d'interopérabilité. Six projets ou programmes de déploiement euro-régionaux (réunissant les principaux organes publics, opérateurs de transport et prestataires de services de régions et de pays ayant des intérêts communs) couvrant 14 États membres au total ont été sélectionnés.

Ces projets, qui portent sur les zones dans lesquelles les goulets d'étranglement pour le trafic routier sont les plus nombreux (grands couloirs interurbains, plus particulièrement de dimension internationale, et leurs interfaces avec les zones urbaines, par exemple) contribueront notablement à l'optimisation de l'utilisation de la capacité routière et des flux de trafic de marchandises et de passagers. Ils permettront également de réaliser des économies dans le domaine de la sécurité routière grâce à la diminution du nombre et des conséquences des accidents de la route et d'atténuer les atteintes à l'environnement grâce à la réduction des embouteillages.

Ces projets ont des objectifs communs: la mise en place d'une infrastructure de surveillance de grande qualité permettant de fournir des services STI plus fiables, la mise en place d'un réseau européen de centres de gestion du trafic, l'élimination des goulets d'étranglement et la fluidification du trafic grâce à des mesures de gestion et de régulation du trafic, la fourniture d'un accès aisé à des services d'information aux voyageurs de grande qualité, l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité du

transport de marchandises, la mise au point de systèmes électroniques de péage interoperables, efficaces et d'utilisation aisée et la promotion de la sécurité et de l'efficacité dans les transports routiers grâce à la gestion des incidents et des situations d'urgence.

Le succès remporté par ces initiatives dans le passé a montré quelle peut être la valeur ajoutée européenne de ces activités transfrontières. Le soutien communautaire prévu se monte à environ 192 millions d'euros, tandis que l'investissement total est de l'ordre de 1,2 milliard d'euros pour les six années prévues pour le programme.

8. SYSTEMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI) DANS LES TRANSPORTS AERIENS (GR 5)

L'objectif global de ce groupe de projets consiste à favoriser l'établissement du ciel unique européen et des mesures techniques et opérationnelles qui lui sont associées, ce qui nécessite une utilisation plus sélective et mieux ciblée de l'aide financière communautaire à partir de 2001.

En ce qui concerne l'octroi de l'aide financière communautaire dans le domaine des réseaux de transport transeuropéens (RTE-T), la gestion du trafic aérien (GTA) a été reconnue comme un secteur prioritaire. Elle figure désormais dans l'exercice de financement pluriannuel de 2001, ce qui permet d'affecter 85 millions d'euros sur 6 ans à la promotion du développement du réseau GTA transeuropéen. Ce niveau de contribution, relativement modeste par rapport à d'autres projets, témoigne des difficultés qu'éprouvent actuellement les prestataires de services GTA nationaux pour concevoir et proposer des projets véritablement européens.

Les projets de ce groupe portent principalement sur l'interopérabilité entre pays dans la perspective de la création d'un ciel unique européen sans rupture et sur des aspects essentiels tels que la sécurité, la capacité et l'efficacité. Ils visent à promouvoir:

- L'intégration des différentes composantes du secteur du transport aérien (espace aérien, appareils et contrôle de la navigation aérienne) au moyen d'études de validation, d'essais, d'exercices pilotes;
- Le processus de validation aboutissant à la mise en œuvre de nouvelles technologies, telles que les satellites et les réseaux de données numériques.

Tous ces projets ont un caractère multinational et, dans la plupart des cas, ils prolongent des actions lancées au cours des deux dernières années. Certains d'entre eux permettent le développement de nouvelles technologies telles que l'ADS-B, qui préfigure l'environnement opérationnel en complément de systèmes classiques tels que les radars.

L'objectif final de ces projets consiste à stimuler la fourniture rapide et efficace d'une infrastructure de gestion du trafic aérien d'envergure européenne, au-delà de l'intégration classique du contrôle de la navigation aérienne et des services d'infrastructures (Communication / Surveillance / Navigation).

Dans le cadre de la procédure "droit de regard", la proposition a été transmise au Parlement européen le 25/07/2001.

FICHE COMITE

DG / TREN / B / 3

Bruxelles, le [...]

Dénomination du Comité: Comité pour le Concours Financier RTE - Section Transport

1. Projet de DECISION¹ de la Commission établissant un programme pluriannuel indicatif relatif à l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2001-2006

2. Base juridique: Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil, du 18 septembre 1995, modifié par le règlement (CE) n° 1655/99 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 1999 codécision: []

Non []

3. Mode d'adoption de l'avis

En réunion] Date 18/12/2000 Point 5 de l'ordre du jour du Comité

4. Procédure de consultation du comité²

Comitologie [...]]

5. Détail de la consultation effectuée

Avis adopté par vote formel

VOTE	Etats membres															Total (en voix pondérées)
	B (5)	DK (3)	D (10)	EI (5)	E (8)	F (10)	IRL (3)	I (10)	L (2)	NL (5)	A (4)	P (5)	FIN (3)	S (4)	UK (10)	
Favorable		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	77
Défavorable																
Abstention	X											X				10
Non représenté																

Résultat:

AVIS FAVORABLE

Commentaires³ [...]

Signature du Directeur général

¹ Biffer la mention inutile ; compléter avec le titre de l'acte envisagé.

² A préciser.

³ Signaler notamment les cas où un Etat membre en représente un autre ; indiquer le motif pour les votes « contre » et les « abstentions ».

DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

établissant un programme pluriannuel indicatif relatif à l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport pour la période 2001-2006

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens¹, modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil², et notamment son article 5 bis, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Les efforts nécessaires, sur le plan technique comme sur le plan financier, pour préparer et mettre en œuvre les projets d'intérêt commun recensés dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport³ s'étalent généralement sur plusieurs années.
- (2) L'entreprise consistant à financer les plus considérables de ces projets sans heurts et en temps opportun est ardue pour les investisseurs du secteur public ou privé. Ces derniers doivent en effet être assurés, lorsqu'ils établissent des programmes pour ces grands projets à long terme, de la prévisibilité et de la fiabilité de l'octroi d'un concours financier communautaire.
- (3) Les investisseurs privés qui, lors de la préparation et de la mise en œuvre de ces projets, partagent les risques avec des investisseurs du secteur public, ont particulièrement besoin de sécurité juridique en ce qui concerne la continuité de l'octroi d'un concours financier communautaire pendant une ou plusieurs années si les projets se déroulent tel que planifiés.
- (4) Le concours financier octroyé aux projets d'intérêt commun devrait concerner, au premier chef, les priorités fixées dans la décision n° 1692/96/CE relative au développement du réseau transeuropéen de transport, et notamment celles qui ont été confirmées par différentes institutions communautaires. Le programme pluriannuel indicatif envisagé dans le règlement (CE) n° 2236/95 devrait par conséquent être établi de manière à tenir compte de ces priorités de la manière la plus complète et la plus efficace possible.

¹ JO L 228 du 23.9. 1995, p. 1.

² JO L 197 du 29. 7. 1999, p. 1.

³ JO L 228 du 9.9. 1996, p. 1.

- (5) Douze projets individuels d'intérêt commun et quatre groupes cohérents de projets d'intérêt commun ont été inventoriés comme éléments constitutifs du programme pluriannuel indicatif.
- (6) Le Règlement n° 2236/95 a fixé, dans son article 18, une enveloppe globale de 4600 millions d'euros pour la période 2000 - 2006 (tous secteurs des réseaux transeuropéens confondus). A l'intérieur de ce montant, la Commission a attribué 4170 millions d'euros au réseau transeuropéen de transport. Sur cette somme, un montant maximal de 3127,5 millions d'euros peut être alloué aux différentes composantes du programme indicatif pluriannuel qui correspond à 75 % des 4170 millions d'euros, maximum autorisé par l'article 5a du Règlement n° 2236/95.
- (7) Le montant total prévu dans le cadre du programme pluriannuel indicatif peut être inférieur au montant maximal admissible de 3127,5 millions d'euros.
- (8) Le montant effectivement programmé a été soumis à la procédure prévue par le règlement (CE) n° 2236/95 en ce qui concerne la présentation des demandes de concours par les États membres ou par les organismes publics ou privés directement concernés, et l'appréciation de ces demandes par la Commission.
- (9) Lorsque la Commission adopte des décisions annuelles relatives à l'octroi d'un concours financier dans le cadre du programme pluriannuel indicatif, elle est tenue de respecter les obligations en matière de gestion financière saine et efficace qui lui incombent en vertu du Règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes.
- (10) Le programme pluriannuel indicatif devrait disposer d'une certaine flexibilité lors de l'attribution annuelle du concours financier aux États membres et aux organismes publics ou privés directement concernés afin de pouvoir tenir compte de développements techniques ou financiers imprévus dans les projets.
- (11) Lorsque la Commission adopte des décisions annuelles relatives à l'octroi d'un concours financier dans le cadre du programme pluriannuel indicatif, elle tente, dans toute la mesure du possible, de maintenir les montants prévus à titre indicatif et de tenir compte, autant que faire se peut, des souhaits des États membres ou des promoteurs en ce qui concerne la souplesse. Cependant, la Commission peut, conformément à ses obligations juridiques et financières, réduire les montants du concours financier effectivement accordés ou supprimer l'octroi de ce concours.
- (12) Selon les décisions prises annuellement par les autorités budgétaires et/ou les conditions relatives aux éléments constitutifs du programme, le montant total du concours octroyé dans le cadre du programme pluriannuel indicatif pour une année donnée peut être inférieur ou supérieur au montant total figurant dans le programme pour l'année considérée.
- (13) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 17, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2236/95,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Volume et structure de l'aide prévue au titre du programme

Sur la base des demandes de concours financier et des informations pertinentes complémentaires fournies par les États membres et, le cas échéant, les organismes publics ou privés directement concernés, la Commission octroie, à titre indicatif, la somme totale figurant à l'annexe I aux douze projets individuels d'intérêt commun et aux quatre groupes cohérents de projets d'intérêt commun énumérés à l'annexe. A l'annexe I figure également la ventilation indicative du montant total entre ces projets et groupes de projets pour la durée du programme, c'est-à-dire pour la période comprise entre 2001 et 2006.

Article 2

Décisions relatives à l'octroi d'un concours financier arrêtées par la Commission

1. Entre 2001 et 2006, la Commission adopte chaque année, dans le cadre de référence du programme pluriannuel indicatif, des décisions concernant l'octroi d'un concours financier aux projets individuels d'intérêt commun et aux groupes de projets cohérents.

Ces décisions sont adoptées sur la base des principes généraux établis à l'article 3.

2. Sous réserve du respect des conditions prévues aux articles 4 et 6, la Commission peut arrêter des décisions entraînant des écarts par rapport aux montants fixés à l'annexe I.

Article 3

Principes applicables aux décisions de la Commission relatives à l'octroi d'un concours financier

1. L'octroi d'un concours financier par la Commission doit être fondé:
 - (a) pour la première année, sur les demandes de concours présentées conformément aux articles 8 et 9 du règlement n° 2236/95;
 - (b) pour chacune des années suivantes, sur les rapports annuels d'avancement qui doivent être soumis conformément à l'article 7, paragraphe 1, de la présente décision.
2. Aux fins des articles 12 et 15 du règlement (CE) n° 2236/95, les décisions annuelles de la Commission relatives à l'octroi d'un concours financier dans le cadre du programme pluriannuel indicatif s'appliqueront à des *projets* d'une taille appropriée qui présentent une structure organisationnelle homogène.
3. Les montants annuels indicatifs octroyés par projet individuel d'intérêt commun et par groupe cohérent de projets d'intérêt commun équivalent, en règle générale, à la somme des

montants alloués aux projets correspondants, conformément à la définition figurant aux paragraphes 4 et 5.

4. Dans le cas des projets individuels d'intérêt commun énumérés à l'annexe I, ces projets peuvent prendre la forme de parties ou d'étapes de projets. Ces parties ou étapes, qui doivent satisfaire aux exigences relatives à des pratiques saines en matière de gestion et de suivi financier et technique, doivent être conformes à la définition figurant à l'annexe II de cette décision. La décision de la Commission d'octroi d'un concours financier aux Etats membres ou organisations directement concernées pour des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001 inclue dans une annexe IV les détails techniques et financiers des étapes ou parties de projets. Cette annexe constitue également la base pour des décisions d'octroi de concours financiers prises dans les années suivantes.
5. Dans le cas des groupes cohérents de projets d'intérêt commun, ces projets prendront la forme de projets d'intérêt commun précisément définis et satisfaisant à toutes les exigences relatives à de bonnes pratiques de gestion et de suivi financier et technique. Ces projets d'intérêt commun doivent être conformes à la définition figurant à l'annexe II de cette décision. La décision de la Commission d'octroi d'un concours financier aux Etats membres ou organisations directement concernées pour des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001 inclue dans une annexe IV les détails techniques et financiers des projets. Cette annexe constitue également la base pour des décisions d'octroi de concours financiers prises dans les années suivantes.
6. La Commission ne peut en aucun cas prendre des décisions annuelles relatives à l'octroi d'un concours financier à des parties ou à des étapes de projets individuels d'intérêt commun ou à des projets d'intérêt commun faisant partie de groupes de projets cohérents qui ne figureraient pas à l'annexe II de cette décision ni à l'annexe IV de la décision de la Commission d'octroi d'un concours financier à des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001.

Article 4

Conditions liées aux projets pour les décisions de la Commission relatives à l'octroi d'un concours financier

1. La Commission adopte ses décisions en application de l'article 2 en s'appuyant sur des éléments d'information complets qui doivent lui être fournis conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2236/95, et sur la base d'un suivi et d'une évaluation systématiques et efficaces de l'avancement des projets considérés.
2. Selon l'évolution effective des projets, la Commission peut, lorsqu'elle adopte des décisions annuelles relatives à l'octroi d'un concours financier, s'écarter des montants indicatifs pour les parties ou étapes de projets individuels d'intérêt commun, et pour les projets d'intérêt commun faisant partie de groupes cohérents de projets d'intérêt commun à l'annexe II de cette décision ainsi qu'à l'annexe IV de la décision de la Commission d'octroi d'un concours financier à des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001.

Par conséquent, le concours financier octroyé par les décisions annuelles de la Commission aux projets individuels d'intérêt commun et aux groupes cohérents de projets d'intérêt

commun peut, sur une base annuelle et d'un point de vue cumulatif, sur toute la durée du programme, s'écarter des montants indicatifs correspondants mentionnés à l'annexe I.

3. Si la mise en œuvre d'une partie ou étape d'un projet individuel d'intérêt commun, ou d'un projet d'intérêt commun faisant partie d'un groupe de projets cohérent mentionné à l'annexe II de cette décision ainsi qu'à l'annexe IV de la décision de la Commission d'octroi d'un concours financier à des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001 n'a pas démarré dans les deux ans suivant la date à laquelle elle aurait dû débiter, la Commission annule le concours financier initialement prévu, en application de l'article 13 du règlement n°2236/95.
4. Le montant cumulé du concours financier octroyé par la suite aux projets individuels d'intérêt commun et aux groupes cohérents de projets d'intérêt commun dans les décisions annuelles de la Commission sur la base de l'appréciation de l'évolution effective du projet ne peut en aucun cas être supérieur, pour les projets ou les groupes de projets concernés, aux montants indicatifs globaux correspondants fixés à l'annexe I.

Article 5

Ressources non utilisées

Si, en raison des conditions exposées à l'article 4, le montant prévu dans le programme pour une année déterminée n'est pas attribué en totalité par les décisions de la Commission relatives à l'octroi d'un concours financier aux éléments constitutifs prévus pour ladite année conformément à l'annexe I, les crédits restants sont répartis conformément à la procédure prévue à l'article 17 du règlement (CE) n° 2236/95.

Article 6

Conditions liées à la situation budgétaire pour les décisions de la Commission relatives à l'octroi d'un concours financier

1. Les décisions de la Commission qui doivent être adoptées au cours d'une des années d'exécution du programme pluriannuel indicatif, conformément à l'article 2, sont subordonnées aux décisions annuelles de l'autorité budgétaire de la Communauté en ce qui concerne le niveau global des crédits affectés au réseau transeuropéen de transport.
2. Les augmentations ou les réductions des crédits budgétaires annuels globaux par rapport au montant de référence correspondant peuvent avoir une incidence sur le montant total du concours financier octroyé dans le cadre du programme pluriannuel indicatif. Par conséquent, le montant total du concours octroyé peut être inférieur ou supérieur au montant total fixé à l'annexe I pour l'année considérée.
3. Les éventuelles augmentations des crédits budgétaires annuels totaux peuvent se traduire, dans le cadre du programme pluriannuel indicatif, soit par une répartition proportionnelle des crédits supplémentaires correspondants entre tous les éléments constitutifs du programme, soit, par souci de flexibilité, par un avantage donné aux projets qui progressent plus vite que prévu pour l'année considérée.

Dans tous les cas, l'octroi d'un concours financier plus élevé à un projet, quel qu'il soit, doit être justifié par l'évaluation effectuée conformément à l'article 3, paragraphe 1.

4. Toute réduction des crédits budgétaires annuels totaux peut se traduire, dans l'octroi d'un concours financier dans le cadre du programme pluriannuel indicatif, soit par une diminution proportionnelle des sommes allouées à tous les éléments constitutifs du programme, soit par une réduction des montants prévus pour un nombre limité d'éléments constitutifs, qui correspondrait à des difficultés particulières dans la progression de ces programmes pour l'année considérée.

Article 7

Échange d'informations

1. Tout organisme chargé de la mise en œuvre d'une décision annuelle de la Commission relative à l'octroi d'un concours financier en application de l'article 2 doit rendre compte au moins une fois par an à la Commission, par l'intermédiaire de l'État membre concerné, de l'état d'avancement du projet correspondant.

La Commission peut, le cas échéant, demander à recevoir des rapports supplémentaires.

La Commission peut demander des informations techniques complètes afin d'être en mesure d'évaluer les projets avant d'arrêter ses décisions relatives à l'octroi d'un concours financier.

2. Tout organisme chargé de la mise en œuvre d'une partie ou étape de projet ou d'un projet d'intérêt commun faisant partie d'un groupe de projets cohérent mentionné à l'annexe II de cette décision ainsi qu'à l'annexe IV de la décision de la Commission d'octroi d'un concours financier à des projets dans le cadre du Programme Pluriannuel Indicatif de 2001, doit immédiatement informer la Commission, par l'intermédiaire du ou des États membres concernés, des modifications importantes prévisibles dans la mise en œuvre de ces projets, parties ou étapes.

La Commission déterminera, à l'issue de discussions bilatérales avec les organismes et/ou État(s) membre(s) concerné(s), si ces modifications ont une incidence sur la réalisation des objectifs des projets ou groupes de projets concernés, et sur l'exécution du programme pluriannuel indicatif dans son ensemble.

3. La Commission informe tous les ans le comité visé à l'article 17 du règlement (CE) n° 2236/95 des progrès accomplis dans l'exécution du programme et des décisions relatives à l'octroi d'un concours financier qu'elle a adoptées dans le cadre du programme pluriannuel indicatif.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, [...]

Par la Commission

[...]

Membre de la Commission

ANNEXE I

Répartition du montant total de 2781.04 M€ entre les éléments constitutifs du programme mentionnés à l'article 1 pendant toute la durée du programme pluriannuel indicatif. Tous les montants indiqués dans le tableau suivants sont exprimés en millions d'euros.

Titre du projet individuel d'intérêt commun/ du groupe de projets cohérent	Allocation indicative 2001	Allocation indicative 2002	Allocation indicative 2003	Allocation indicative 2004 - 2006	Allocation indicative globale 2001-2006	
PP1	33.000	46.500	61.500	117.000	258.000	9,28%
PP2	61.000	49.500	36.000	145.000	291.500	10,48%
PP3	15.100	22.100	34.700	66.000	137.900	4,96%
PP4	45.000	36.500	52.000	34.500	168.000	6,04%
PP5	20.000	10.000	12.000	38.000	80.000	2,88%
PP6	11.000	16.500	54.000	88.900	170.400	6,13%
PP7	12.500	12.000	5.500	0.000	30.000	1,08%
PP8	0.300	3.200	3.400	5.950	12.850	0,46%
PP12	12.050	16.000	14.950	42.500	85.500	3,07%
PP13	13.000	8.000	7.000	2.800	30.800	1,11%
PP14	7.000	3.000	3.000	31.000	44.000	1,58%
Total Projets Prioritaires	229,950	223,300	284,050	571,650	1308,950	47,07%
"Galileo"⁴	100,000	170,000	80,000	200,000	550,000	19,78%
GR1/2	51,125	66,925	75,450	197,600	391,100	14,06%
GR3	13,950	21,510	32,280	186,760	254,500	9,15%
GR4	25,300	30,800	33,000	102,900	192,000	6,90%
GR5	7,990	25,800	26,030	24,670	84,490	3,04%
Total Groupes	98,365	145,035	166,760	511,930	922,090	33,16%
Grand Total	428,315	538,335	530,810	1283,580	2781,040	100%

⁴ Selon la Résolution du Conseil de l'Union européenne du 5 avril 2001 (point 1), le montant de 100 millions d'euros programmé pour l'année 2001 doit être dégagé immédiatement. Afin de donner suite à cette demande, une procédure séparée est lancée, sur la base du Règlement 2236/95, pour l'engagement de la somme de 100 millions d'euros de manière indépendante du Programme pluriannuel.

Titres des projets individuels d'intérêt commun et des groupes de projets

PP1	Train à grande vitesse/transport combiné Nord-Sud Nuremberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin Axe du Brenner: Vérone - Munich
PP2	Train à grande vitesse (Paris)-Bruxelles/Brussel - Cologne - Amsterdam - Londres Belgique: frontière France/Belgique-Bruxelles/Brussel, Liège, frontière Belgique/Allemagne Bruxelles/Brussel-frontière Belgique/Pays-Bas Royaume-Uni: Londres - accès tunnel sous la Manche Pays-Bas: frontière Belgique/Pays-Bas - Rotterdam - Amsterdam Allemagne: (Aix-la-Chapelle) G 27 Cologne - Rhin/Main
PP3	Train à grande vitesse Sud Madrid - Barcelone - Perpignan - Montpellier Madrid - Vitoria - Dax
PP4	Train à grande vitesse Est Paris - Metz - Strasbourg - Appenweier - (Karlsruhe) dont section Metz - Saarbrücken - Mannheim et Metz - Luxembourg
PP5	Chemin de fer classique transport combiné: Ligne de la Betuwe Rotterdam - frontière Pays-Bas/Allemagne - (Rhin/Ruhr)
PP6	Train à grande vitesse/transport combiné France/Italie Lyon - Turin Turin - Milan - Venise - Trieste
PP7	Autoroutes grecques: Patra: Rio Antirio, Patra - Athènes - Thessalonique - Promahon (frontière Grèce/Bulgarie) et Via Egnatia Igooumenitsa - Thessalonique - Alexandroupolis - Ormenio (frontière Grèce/Bulgarie) - Kipi (frontière Grèce/Turquie)
PP8	Liaison multimodale Portugal/Espagne avec le reste de l'Europe», par l'aménagement de liaisons ferroviaires, routières, maritimes et aériennes dans les trois corridors ibériques suivants:- Galice (La Corogne)/Portugal (Lisbonne) - Irún/Portugal (Valladolid-Lisbonne) - corridor sud-ouest (Lisbonne/Séville).
PP12	Triangle nordique (rail/route)
PP13	Liaison routière Irlande/Royaume-Uni/Benelux
PP14	Ligne principale côte occidentale (rail)
“Galileo”	Système transeuropéen de navigation par satellite (GALILEO)
GR1-2	Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire pour l'amélioration du trafic marchandises et voyageurs
GR3	Projets transfrontaliers intracommunautaires et projets transfrontaliers avec pays tiers
GR4	Systèmes de transport intelligents pour le secteur routier
GR5	Systèmes de transport intelligents pour le secteur aérien

ANNEXE II

Parties et étapes de projets / groupes de projets

Projet Prioritaire/ Group	Numéro	Titre de la partie ou de l'étape / du projet	Etat(s) membre(s) / promoteur(s)	SOUTIEN (Millions d' EUR)				Soutien total
				2001	2002	2003	2004-06	
PP	101	Noed ferroviaire de Berlin: - mesures concernant les gares Lehrter Bahnhof et Bahnhof Papestrasse; aménagement des tronçon Südkreuz - Ludwigsfelde et Südkreuz - Blankenfelde	DE	5,00	13,00	21,00	55,00	94,00
PP	102	Ligne ferroviaire à grande vitesse Nürnberg - München: constuction nouvelle du tronçon Nürnberg - Ingolstadt; aménagement du tronçon Ingolstadt München	DE	20,00	28,00	17,50	20,00	85,50
PP	103	Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à deux voies (y inclus des travaux préparatoires) entre Kundl/Radfeld et Baumkirchen	AT	5,00	5,50	7,00	16,00	33,50
PP	104	Tunnel de base du Brenner: Etudes techniques, juridiques, financières et économiques	A/IT	3,00	0,00	16,00	26,00	45,00
PP	201	PBKAL/ partie néerlandaise: traversée de l'autoroute A4; tunnel Leiderdorp - Westeinde; travaux d'infrastructure entre Heerjansdam et Lage Zwaluwe	NL	20,00	10,00	10,00	45,00	85,00
PP	202	PBKAL partie UK : construction de la section 1, études et construction de la phase 2	UK	15,00	10,00	10,00	65,00	100,00
PP	203	PBKAL/ partie allemande: aménagement de la section Düren - Aix-la-Chapelle - frontière belgo-allemande; travaux d'infrastructure pour la nouvelle ligne Cologne-Francfort	DE	11,00	14,50	6,00	5,00	36,50
PP	204	PBKAL/ partie belge: section frontière franco-belge - Liège - Bruxelles - frontière belgo-allemande; section Bruxelles - frontière belgo-néerlandaise	BE	15,00	15,00	10,00	30,00	70,00
PP	301	Réalisation d'études concernant la ligne à grande vitesse Madrid -Saragosse - Barcelone - frontière française	ES	1,00	4,00	6,00	5,00	16,00
PP	302	Études concernant la ligne à grande vitesse Madrid - Valladolid / Medina del Campo. Tronçons: Madrid - Ségovie et Ségovie - Valladolid / Medina del Campo	ES	9,50	3,50	1,00	3,00	17,00
PP	303	Études concernant la liaison Espagne-France par la façade atlantique. Tronçons Valladolid-Vitoria et nouveau réseau ferroviaire au Pays basque	ES	0,60	4,60	6,70	10,00	21,90
PP	304	Etudes et réalisation de la section Nîmes - Montpellier - Perpignan	FR	3,00	0,00	6,00	9,50	18,50
PP	306	Études et construction de la section internationale entre Figueras et Perpignan de la liaison à grande vitesse Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier. (requête conjointe des deux gouvernements)	E S/F	1,00	10,00	15,00	38,50	64,50
PP	401	TGV Est Européen: Construction Phase I (Vaires - Baudrecourt)	FR	40,00	31,00	49,00	31,00	151,00
PP	402	Liaison ferroviaire Paris - Est de la France - Sud-Ouest de l'Allemagne: aménagement pour la grande vitesse du tronçon Ludwigshafen - Saarbrücken - frontière germano-française	DE	5,00	5,50	3,00	3,50	17,00
PP	501	Ligne de Betuwe: tunnel Botlek, tunnel Sophia; superstructure de la ligne A 15, substructure de la ligne A 15	NL	20,00	10,00	12,00	38,00	80,00
PP	602	Aménagement de la ligne Lyon-Modane	FR	0,00	1,00	2,00	10,40	13,40
PP	603	Nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin - section internationale (F)	FR	5,00	5,00	19,00	21,00	50,00
PP	604	Nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin - section internationale (I)	IT	5,00	5,00	19,00	21,00	50,00
PP	605	Aménagement de noeuds ferroviaires pour la connexion avec les lignes à grande vitesse afin d'augmenter la fluidité du trafic est-ouest (Turin: section Susa-Dora, améliorations technologiques du noeud)	IT	0,00	0,00	1,00	8,00	9,00
PP	606	Aménagement de la ligne Turin - Modane et de la ceinture marchandises de Turin	IT	0,00	2,00	8,00	10,00	20,00
PP	607	Amélioration de la productivité des infrastructures et des appareillages techniques afin d'augmenter la fluidité du trafic est-ouest (sections Pioltello - Treviglio et Rovato - Padue)	IT	0,00	2,50	4,00	16,50	23,00

ANNEXE II
Parties et étapes de projets / groupes de projets

Projet Prioritaire/ Group	Numéro	Titre de la partie ou de l'étape / du projet	Etat(s) membre(s) / promoteur(s)	SOUTIEN (Millions d' EUR)				Soutien total
				2001	2002	2003	2004-06	
PP	608	Réorganisation du nœud ferroviaire de Venise/Mestre	IT	1,00	1,00	1,00	2,00	5,00
PP	701	Autoroute Egnatia: études techniques - phase finale	EL	12,50	12,00	5,50	0,00	30,00
PP	801	Nouvel aéroport de Lisbonne - structure du partenariat public-privé	PT	0,00	2,45	2,05	3,95	8,45
PP	802	Etudes concernant la liaison multimodale Portugal-Espagne/Europe. Sections Fuentes de Oñoro-Valladolid et sections galiciennes de l'axe atlantique (Tuy-Coruña-Ferrol)	ES	0,30	0,75	1,35	2,00	4,40
PP	1201	Triangle nordique / partie suédoise: tunnel urbain de Malmö (Rail) - études, projet technique et travaux	SE	2,00	4,00	5,00	22,00	33,00
PP	1202	Ligne principale du sud/Ligne principale de l'ouest - mesures d'aménagement des infrastructures	SE	2,00	1,00	1,00	4,00	8,00
PP	1203	Triangle nordique / partie suédoise: études sur la partie restante de l'autoroute E6; mise à niveau des sections Torp-Haebby et Rabbalshede - Swinesund de l'autoroute E6	SE	2,00	4,00	4,00	6,00	16,00
PP	1204	Triangle nordique / partie finlandaise: autoroute E18, construction des sections Paimio-Muurla et Helsinki Ring III	FI	4,550	5,700	3,250	1,500	15,000
PP	1205	Triangle nordique / partie finlandaise: aménagement des infrastructures ferroviaires sur les sections Riihimäki - Luumäki, Helsinki - Riihimäki, Kouvala - Kotka et Leppävaara - Kirkkonummi	FI	1,50	1,30	1,70	9,00	13,50
PP	1301	Planification et projet de l'élément irlandais de la liaison routière Irlande / Royaume Uni / Benelux	IRL	8,00	3,00	2,00	2,00	15,00
PP	1302	Aménagement de la route A120 entre Stansted et Braintree	UK	5,00	5,00	5,00	0,80	15,80
PP	1401	Modernisation de la West Coast Main Line	UK	7,00	3,00	3,00	31,00	44,00
PP	1501	Système transeuropéen de navigation par satellites (GALILEO)	EU	100,00	170,00	80,00	200,00	550,00
GR	1001	Axe ferroviaire du Danube: construction des ceintures marchandises à Enns et Rohr	AT	0,00	0,50	1,00	1,00	2,50
GR	1002	Axe ferroviaire du Danube: aménagement du nœud de Wagram	AT	1,00	2,00	2,00	5,50	10,50
GR	1003	Aménagement de la ligne ferroviaire München - Mühldorf - Freilassing pour 160/200 km/h: études et réalisation	DE	1,00	2,00	2,00	4,00	9,00
GR	1004	Études pour une nouvelle ligne ferroviaire entre Stuttgart et Ulm	DE	2,50	2,50	2,50	2,50	10,00
GR	1005	Aménagement du tronçon Augsburg - Mehring pour grande vitesse	DE	3,50	2,50	2,50	5,00	13,50
GR	1006	Etudes pour un nouveau tronçon de ligne ferroviaire à grande vitesse dans la région de Frankfurt - Fulda/Hanau	DE	0,00	2,00	7,00	15,00	24,00
GR	1007	Études en vue de l'élimination de l'ensemble des goulets d'étranglement dans le réseau ferroviaire espagnol afin d'améliorer le transport de marchandises	ES	1,50	1,50	2,00	5,00	10,00
GR	1008	Études concernant le nouvel accès ferroviaire à la région des Asturies	ES	1,00	2,00	2,00	2,00	7,00
GR	1009	Études relatives à la ligne à grande vitesse Madrid-Castilla La Mancha-Communauté de Valence - Région de Murcie	ES	3,00	7,00	8,00	19,00	37,00
GR	1010	Etudes et travaux en vue de la désaturation du complexe ferroviaire au nord de Bordeaux	FR	1,00	3,00	0,00	4,00	8,00
GR	1011	Etudes et travaux visant la désaturation du nœud Lyonnais	FR	0,00	1,00	1,00	2,00	4,00
GR	1012	Etudes et travaux en vue de la désaturation de l'artère Nord Est, Hazebrouck - Douai - Valenciennes.	FR	0,00	1,00	1,00	3,00	5,00
GR	1013	Etudes et travaux en vue de la désaturation du nœud Mosellan, section Metz Woippy.	FR	0,00	1,70	0,90	0,00	2,60
GR	1014	SUBURBAN RAIL OF ATTICA: Development studies	EL	1,625	2,725	1,650	1,50	7,500
GR	1015	Axe ferroviaire ouest-est études pour l'amélioration des liaisons verticales avec les pays tiers, des nœuds et des connexions avec les zones industrielles	EL	0,50	1,00	1,50	2,50	5,50

ANNEXE II
Parties et étapes de projets / groupes de projets

Projet Prioritaire/ Group	Numéro	Titre de la partie ou de l'étape / du projet	Etat(s) membre(s) / promoteur(s)	SOUTIEN (Millions d' EUR)				Soutien total
				2001	2002	2003	2004-06	
GR	1016	Aménagement infrastructurel et technologique du noeud ferroviaire de Florence	IT	3,00	3,00	3,00	8,50	17,50
GR	1017	Projet Grande vitesse ferroviaire - Bologne-Florence du km 4+884 au km 40+432 et du km 71+500 au km 83+ 366	IT	15,00	10,00	10,00	50,00	85,00
GR	1018	Aménagement infrastructurel et technologique du noeud ferroviaire de Milan	IT	1,50	2,00	4,50	10,50	18,50
GR	1019	Noeud de Rome: construction du noeud urbain à grande vitesse	IT	3,00	5,00	5,00	7,00	20,00
GR	1020	Augmentation de la capacité de circulation des trains et de la sécurité dans le secteur Nord de la gare de Luxembourg (Viaduc de Pulvermuehle).	LU	0,50	0,70	0,70	0,50	2,40
GR	1021	Liaison ferroviaire à grande vitesse Dutch Randstad-Rhin/Ruhr, section Amsterdam- Utrecht; construction du Utrechtboog	NL	1,00	1,00	1,00	7,00	10,00
GR	1022	Grande vitesse: études de projets d'exécution relatifs au tronçon Coimbra-Porto	PT	0,00	0,70	2,10	4,60	7,40
GR	1023	Grande vitesse: études de projets d'exécution relatifs au tronçon Lisbonne- Nouvel aéroport de Lisbonne	PT	0,00	0,50	1,30	3,30	5,10
GR	1024	Etudes de projet pour une nouvelle traverse au-dessus du Tage à Lisbonne	PT	3,50	4,50	5,50	4,50	18,00
GR	1025	Elimination des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire en Finlande: sections Luumaki - Joensuu et Oulu - Lisalmi/Vartius	FI	1,00	1,10	2,30	7,70	12,10
GR	1026	Etude de faisabilité sur l'aéroport de Stansted – amélioration des connexions ferroviaires	UK	1,00	1,00	0,00	0,00	2,00
GR	1083	Etude de faisabilité sur la ligne de Southampton à la West Coast Main Line (Liverpool et Manchester) : écartement et augmentation de la capacité pour le transport ferroviaire de marchandises	UK	0,00	1,00	1,00	4,00	6,00
GR	1087	Etude des liaisons avec l'aéroport de Heathrow – point d'échange à Kings Cross avec le train à grande vitesse et nouvelles connexions ferroviaires	UK	1,00	2,00	2,00	8,00	13,00
GR	1088	Etude de faisabilité sur l'amélioration des liaisons ferroviaires à travers les Pennines et le Pays de Galles du nord avec l'aéroport de Manchester	UK	3,00	1,00	1,00	0,00	5,00
GR	1092	Mise à l'écartement et augmentation de capacité du rail marchandises entre Felixstowe et Nuneaton (études et travaux)	UK	1,00	1,00	1,00	10,00	13,00
GR	3001	Etudes, mesures préparatoires et test concernant l'élimination des goulets d'étranglement sur le Danube, tronçon Wien - frontière slovaque	AT	0,00	0,40	2,10	3,50	6,00
GR	3002	Mesures préparatoires en vue de la procédure de certification d'un „European Train Control System“ (ETCS, Level 1) pour le tronçon Vienne – Budapest (partie autrichienne)	AT	0,60	2,50	0,00	0,00	3,10
GR	3003	Aménagement du canal Albert et modernisation des écluses de l' Escaut	BE	1,00	1,00	1,00	4,00	7,00
GR	3004	Aménagement de la ligne ferroviaire Berlin - Frankfurt/Oder (partie du corridor paneuropéen n° II): études et réalisation	DE	1,00	2,00	2,00	19,00	24,00
GR	3005	Nouvelle ligne ferroviaire Offenburg - Basel (route d'accès aux NEAT/Suisse): études et réalisation	DE	0,00	4,00	5,00	74,00	83,00
GR	3006	Ligne ferroviaire Berlin - Dresden - frontière germano-tchèque: études et réalisation	DE	0,00	0,00	2,00	13,00	15,00
GR	3007	Multimodaler Ausbau des Korridors Hamburg - Öresundregion: Studien für Schienenanbindungen Hamburg - Flensburg / Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Zulauf zur geplanten Festen Fehmarnbelt-Verbindung)	DE	2,00	3,00	2,50	3,50	11,00
GR	3008	Aménagement des lignes ferroviaires Knappenrode - Horka - frontière germano-polonaise et Dresden - Görlitz (parties du corridor paneuropéen de transport n° III): études et réalisation	DE	0,00	1,00	2,00	17,00	20,00

ANNEXE II
Parties et étapes de projets / groupes de projets

Projet Prioritaire/ Group	Numéro	Titre de la partie ou de l'étape / du projet	Etat(s) membre(s) / promoteur(s)	SOUTIEN (Millions d' EUR)				Soutien total
				2001	2002	2003	2004-06	
GR	3009	Lien fixe sur le Fehmarnbelt - études techniques, études détaillées, préparation de la procédure de passation de marché	D/DK	0,00	0,00	8,00	30,00	38,00
GR	3010	Etudes et travaux pour l'aménagement des lignes ferroviaires d'accès à la future liaison fixe du Fehmarn Belt	DK	1,90	1,10	3,00	11,00	17,00
GR	3011	Aménagement du canal Seine Nord	FR	0,00	0,00	2,00	8,00	10,00
GR	3012	Travaux de mise en sécurité du tunnel du Fréjus, partie française	FR	0,50	0,60	0,70	1,20	3,00
GR	3013	Aménagement de la Route Nationale 134 en France (déviation de Bedous)	FR	0,00	0,76	0,88	1,36	3,00
GR	3014	Autoroute Egnatia: études techniques pour la réalisation des axes verticaux	EL	1,45	0,95	0,00	0,00	2,40
GR	3015	Travaux de mise en sécurité du tunnel du Fréjus, partie italienne	IT	0,50	0,60	0,70	1,20	3,00
GR	3016	Développement de partenariats public/privé dans le secteur routier: expropriations sur les liaisons routières d'intérêt transfrontalière	PT	5,00	2,00	0,00	0,00	7,00
GR	3035	Amenagement de la route A1 de Loughbrickland à Beech Hill	UK	0,00	1,60	0,40	0,00	2,00
GR	4001	STREETWISE	UK/IRL	1,80	1,80	1,80	3,60	9,00
GR	4002	ARTS	F/ES/PT	3,50	4,00	4,00	13,50	25,00
GR	4003	CENTRICO	BE/DE/F/Lux/NL/ UK	7,00	9,00	10,00	38,00	64,00
GR	4004	CORVETTE	DE/AT/IT	4,00	4,00	5,20	17,80	31,00
GR	4005	SERTI	DE/F/ES/IT	3,50	6,00	6,00	14,50	30,00
GR	4006	VIKING	DK/DE/SE/FI	5,50	6,00	6,00	15,50	33,00
GR	5001	CNS/ATM Programme Intégré "Mediterranean Free Flight" - (MFF)	IT/F/EL/ES/SE/U K/EUROCONTR OL	2,50	7,70	6,90	4,70	21,80
GR	5002	Etude sur l' "ADS MEDiterranean Upgrade Programme" - (ADS MEDUP)	IT/EL/SE/DE/ES/ EUROCONTROL	0,85	2,40	2,10	0,00	5,35
GR	5003	NUP Phase II	SE/DK/F/DE/AT/ UK/BE/FI	2,50	5,10	5,90	7,40	20,90
GR	5004	ITEC-FDP Interopérabilité à travers la collaboration européenne - exploitation des données de vol	E/DE	0,00	2,50	5,50	8,00	16,00
GR	5005	Programme Eurocontrol ADS - Stages 1 et 2	ETATS MEMBRES EUROCONTROL	0,80	1,20	1,20	2,40	5,60
GR	5006	Plateforme européenne de référence pour la validation (EVP)	ETATS MEMBRES EUROCONTROL	0,00	1,65	1,60	1,57	4,82
GR	5007	Espace aérien "routes libres" en Europe du nord - Phases 2 et 3 - (FRAP)	BE/DK/FI/DE/Lux/ NL/SE	1,34	5,25	2,83	0,60	10,02