



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.4.2024
C(2024) 2058 final

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 5.4.2024

relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports et à l'adoption du programme de travail pour 2024

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 5.4.2024

relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports et à l'adoption du programme de travail pour 2024

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012¹, et notamment son article 58, paragraphe 2, points a) et b), et son article 110,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de garantir la mise en œuvre de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports, il convient d'adopter une décision de financement annuelle, qui constitue le programme de travail annuel pour 2024.
- (2) L'assistance envisagée doit respecter les conditions et procédures établies par les mesures restrictives² adoptées conformément à l'article 215 du TFUE.
- (3) Le programme de travail devrait contribuer à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité, conformément à la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»³ et à l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière, ainsi que sur de nouvelles ressources propres, comportant une feuille de route en vue de la mise en place de nouvelles ressources propres⁴.
- (4) Conformément à l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 (ci-après le «règlement financier»), le programme sera mis en œuvre en gestion indirecte.
- (5) La Commission doit assurer un niveau de protection des intérêts financiers de l'Union en ce qui concerne les entités et les personnes chargées de l'exécution des fonds de l'Union en gestion indirecte, conformément à l'article 154, paragraphe 3, du règlement financier. À cette fin, ces entités et personnes doivent soumettre leurs systèmes et procédures à une évaluation conformément à l'article 154, paragraphe 4, du règlement financier⁵ et, le cas échéant, à des mesures de surveillance appropriées conformément

¹ JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.

² Voir www.sanctionsmap.eu – Veuillez noter que la carte des sanctions est un outil informatique permettant de déterminer les régimes de sanctions. Les sanctions résultent d'actes législatifs publiés au Journal officiel (JO). En cas de divergence, le JO fait foi.

³ COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

⁴ JO L 433I du 22.12.2020, p. 28.

⁵ Sauf dans les cas prévus à l'article 154, paragraphe 6, du règlement financier, où la Commission peut décider de ne pas exiger une évaluation ex ante.

à l'article 154, paragraphe 5, du règlement financier avant qu'une convention de contribution puisse être signée.

- (6) Il y a lieu de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 116, paragraphe 5, du règlement financier.
- (7) Pour permettre une certaine flexibilité dans la mise en œuvre du programme de travail, il y a lieu de déterminer les modifications qui ne sont pas considérées comme substantielles aux fins de l'article 110, paragraphe 5, du règlement financier,

DÉCIDE:

Article premier

Le programme de travail pour 2024

La décision de financement annuelle, qui constitue le programme de travail annuel pour la mise en œuvre des projets pilotes et actions préparatoires dans le domaine des transports pour 2024, figurant en annexe, est adoptée.

Article 2

Contribution de l'Union

La contribution maximale de l'Union destinée à la mise en œuvre du programme de travail pour 2024 est fixée à 11 790 000 EUR. Elle est financée par les crédits inscrits sur les lignes suivantes du budget général de l'Union:

- (a) ligne budgétaire PP 02 23 05 — Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité: 990 000 EUR (en cours);
- (b) ligne budgétaire PP 02 24 02 — Développement d'infrastructures transfrontalières pour les pistes cyclables: 800 000 EUR (nouveau);
- (c) ligne budgétaire PA 02 24 01 — Étiquetage environnemental pour l'aviation II: 3 000 000 EUR (poursuite du PP 02 20 02);
- (d) ligne budgétaire PA 02 24 02 — Mise en place d'un système de certificats négociables pour les CDA: 3 000 000 EUR (nouveau);
- (e) ligne budgétaire PA 02 24 03 — Préparation du cadre réglementaire de l'UE pour les opérations dans l'espace aérien supérieur: 2 000 000 EUR (nouveau);
- (f) ligne budgétaire PA 02 24 04 — Plateforme de mobilité aérienne innovante durable (MAI) II: 2 000 000 EUR (poursuite du PP 02 22 02).

Les crédits prévus au premier alinéa, points a), b), c), d), e) et f), peuvent également couvrir les intérêts de retard.

Article 3

Modes d'exécution et entités ou personnes chargées de l'exécution

L'exécution des actions menées en gestion indirecte, telles qu'exposées dans l'annexe, peut être confiée aux entités ou aux personnes mentionnées ou sélectionnées conformément aux critères fixés au point 3 de ladite annexe.

Article 4
Clause de flexibilité

Les modifications cumulées des crédits alloués aux actions spécifiques ne dépassant pas 20 % du montant maximal de la contribution de l'Union fixé à l'article 2, premier alinéa, de la présente décision ne sont pas considérées comme substantielles aux fins de l'article 110, paragraphe 5, du règlement financier, lorsqu'elles n'ont pas d'incidence significative sur la nature des actions ni sur l'objectif du programme de travail. L'augmentation du montant maximal de la contribution de l'Union fixé à l'article 2, premier alinéa, de la présente décision ne peut pas dépasser 20 %.

L'ordonnateur compétent peut appliquer les modifications visées au premier alinéa. Ces modifications sont appliquées dans le respect des principes de bonne gestion financière et de proportionnalité.

Fait à Bruxelles, le 5.4.2024

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

Programme de travail 2024 pour des projets pilotes et des actions préparatoires dans le domaine des transports

1. Introduction

Compte tenu des objectifs figurant dans les commentaires budgétaires, le présent programme de travail comporte les actions à financer et la ventilation budgétaire pour l'année 2024, comme suit:

- a) pour les marchés (exécutés en gestion directe) (point 2),
- b) pour les actions exécutées en gestion indirecte (point 3).

Base juridique

Article 58, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012¹.

Lignes budgétaires

PP 02 23 05 — Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité
PP 02 24 02 — Développement d'infrastructures transfrontalières pour les pistes cyclables
PA 02 24 01 — Étiquetage environnemental pour l'aviation II
PA 02 24 02 — Mise en place d'un système de certificats négociables pour les carburants durables d'aviation (CDA)
PA 02 24 03 — Préparation du cadre réglementaire de l'UE pour les opérations dans l'espace aérien supérieur
PA 02 24 04 — Plateforme de mobilité aérienne innovante durable (MAI) II

Objectifs poursuivis

Le présent programme de travail a pour principaux objectifs l'élaboration et l'application de règles qui créeront un système de mobilité durable, intelligent et résilient i) en permettant de faire des choix de déplacements durables, ii) en s'attaquant aux défis en matière de mobilité urbaine, iii) en assurant une harmonisation dans les domaines de la certification, de la normalisation et de la labellisation dans le secteur de l'aviation, et iv) en préparant un cadre législatif homogène dans des domaines d'innovation tels que la mobilité aérienne urbaine et les opérations dans l'espace aérien supérieur.

¹ JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.

Résultats attendus

Les projets pilotes et les actions préparatoires de 2024 visent à rapprocher la politique des transports de l'Union de l'objectif du pacte vert pour l'Europe consistant à rendre l'Union européenne neutre en carbone d'ici à 2050. En particulier, les actions prévues dans le présent programme de travail sont censées favoriser la décarbonation du secteur de l'aviation, soutenir la numérisation dans le domaine de la mobilité et promouvoir des transports durables et accessibles.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Les actions figurant dans le présent programme de travail contribuent à l'intégration des questions liées au climat en œuvrant à la réalisation de l'objectif fixé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, à savoir une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici à 2050.

2. *Marchés*

L'enveloppe budgétaire globale réservée à la passation de marchés en 2024 s'élève à 800 000 EUR.

Ligne budgétaire

PP 02 24 02 — Développement d'infrastructures transfrontalières pour les pistes cyclables

2.1 **Projet pilote — Développement d'infrastructures transfrontalières pour les pistes cyclables**

Description générale des marchés envisagés

Étude

Objectifs poursuivis et résultats escomptés

Le vélo est un mode de transport accessible pouvant permettre de réduire la congestion routière et d'améliorer la qualité de l'air. L'objectif de ce projet pilote est de recueillir des informations sur l'état actuel des infrastructures cyclables dans les États membres afin d'évaluer dans quelle mesure il est nécessaire de les étendre. Cette action vise à:

- définir une méthode de collecte des données pertinentes sur les déplacements à vélo;
- collecter des données sur i) le nombre de kilomètres d'infrastructures cyclables existantes dans les États membres, ii) la qualité de ces infrastructures, iii) la part modale du vélo et iv) le développement des infrastructures cyclables au fil du temps.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Cette action contribuera à promouvoir le vélo, qui est un moyen de transport à émissions nulles pouvant permettre de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

3. *Actions exécutées en gestion indirecte*

L'enveloppe budgétaire globale réservée aux actions exécutées en gestion indirecte en 2024 s'élève à 10 990 000 EUR.

Ligne budgétaire

PP 02 23 05 — Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité

3.1 Projet pilote — Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), qui est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

L'objectif de ce projet pilote est d'examiner la possibilité, ainsi que les obligations y afférentes, d'établir un organisme européen doté des capacités de spécification, de normalisation et de certification des carburants d'aviation. S'inscrivant dans le prolongement d'un précédent projet pilote, il a pour but d'examiner quels sont les structures et processus nécessaires pour permettre à l'Union de décider des normes en matière de carburant d'aviation et des critères associés. Ce projet pilote vise à:

- réaliser une étude de faisabilité en vue de la création d'un organisme de l'UE chargé des normes en matière de carburants d'aviation;
- définir et tester plusieurs cas d'utilisation pour une norme européenne en matière de carburants en ce qui concerne les émissions autres que de CO₂ liées aux carburants d'aviation;
- évaluer les éventuelles actions en justice pour optimiser la composition des carburants d'aviation conformément au règlement «ReFuelEU Aviation».

Compte tenu de ses incidences en matière de sécurité pour le secteur de l'aviation, ce projet pilote déterminera également le rôle de l'AESA dans la création d'un organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité. La décision finale sur la nécessité de créer un tel organisme sera prise par la Commission.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

La création d'un organisme européen qui réglemente les normes relatives aux types de carburants utilisés dans le secteur de l'aviation favorisera l'innovation dans le domaine des émissions nulles et de la pollution zéro et soutiendra la proposition de règlement «ReFuelEU Aviation» dans le domaine de la certification des carburants durables d'aviation (CDA).

Ligne budgétaire

PA 02 24 01 — Étiquetage environnemental pour l'aviation II

3.2 Étiquetage environnemental pour l'aviation II

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), qui est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

Le règlement «ReFuelEU Aviation» a mentionné l'impossibilité de comparer le niveau de performance des vols en matière d'émissions en raison de l'absence de méthodes, de critères et d'indicateurs communs aux exploitants d'aéronefs. Le règlement a chargé l'AESA et la Commission d'établir des critères et des indicateurs pour communiquer, au moyen d'un label environnemental commun volontaire (ci-après le «label»), le niveau de performance en matière d'émissions des vols effectués par les exploitants d'aéronefs.

L'objectif d'un tel label pour l'aviation est d'informer les passagers de leur incidence sur l'environnement au moment de l'achat afin de leur permettre de faire des choix de déplacements durables, tout en garantissant une approche harmonisée sur le marché de l'UE.

L'action préparatoire s'appuiera sur les conclusions rendues par l'AESA pour le projet pilote PP 02 20 02 «Un label écologique pour l'aviation», qui a défini des méthodes d'évaluation des externalités des aéronefs et de leur exploitation, des critères techniques et des règles de définition des catégories, des démonstrateurs de label sur le bilan écologique des différents aéronefs et transporteurs, et d'autres mesures opérationnelles. L'objectif est de préparer l'introduction d'un label environnemental commun volontaire pour les exploitants d'aéronefs.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Cette action préparatoire contribue à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique en instaurant une transparence environnementale dans le secteur de l'aviation grâce à un système de labellisation qui permettra aux passagers de faire des choix éclairés en matière de durabilité lorsqu'ils réservent leurs vols.

Ligne budgétaire

PA 02 24 02 — Mise en place d'un système de certificats négociables pour les carburants durables d'aviation (CDA)

2.2 Mise en place d'un système de certificats négociables pour les carburants durables d'aviation (CDA)

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), qui est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

L'article 15 du règlement «RefuelEU Aviation»² prévoit un mécanisme de flexibilité pour différents types de carburants durables d'aviation (CDA) et dispose que la Commission fera rapport sur ce mécanisme au plus tard le 1^{er} juillet 2024.

Cette action préparatoire couvrira les points suivants:

- Analyse du cadre législatif existant de l'UE, notamment du règlement «ReFuelEU Aviation», de la directive sur les énergies renouvelables³ (RED) et du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE)⁴, afin d'identifier, d'évaluer et de concevoir des méthodes possibles de mise en œuvre pour un système «*book and claim*» opérationnel au niveau de l'UE.
- Analyse i) des moyens de faciliter l'accès aux CDA pour les exploitants d'aéronefs effectuant des opérations dans des aéroports de l'Union dépourvus de cet accès afin d'accroître l'utilisation des CDA, et ii) des problèmes potentiels d'accès aux CDA au cours de la phase de flexibilité et de l'incidence possible du développement de mécanismes de comptabilité sur les coûts et l'acquis de l'UE.
- Évaluation de la nécessité de concevoir une architecture informatique pour un système de comptabilisation des CDA afin de compléter la base de données de l'Union au titre de la directive RED en recensant les lacunes et les complémentarités. Si l'analyse conclut à la nécessité d'une architecture informatique complémentaire, elle devrait proposer un système qui soit conçu de manière, entre autres, à prévenir les irrégularités et les fraudes et à remédier aux risques de double comptage.
- Mise en place et mise en œuvre d'un mécanisme de comptabilité virtuelle présentant les caractéristiques d'un système «*book and claim*» permettant de comparer les CDA disponibles sur le marché et d'obtenir des améliorations en termes de disponibilité et de prix des CDA.
- Mise en place d'une plateforme d'expertise internationale sur les mécanismes de comptabilité pour les CDA afin d'échanger des informations, des bonnes pratiques et des expériences dans le but d'aider les systèmes de comptabilisation à préserver l'intégrité environnementale des CDA, tout en permettant au marché de se développer d'une manière efficace au regard des coûts.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Les CDA peuvent permettre de décarboner le secteur de l'aviation, mais leur production et leur intégration dans les chaînes d'approvisionnement en carburant d'aviation restent faibles. L'instauration d'un mécanisme de comptabilité pour les CDA, tel qu'un système «*book and claim*», qui soit résistant à la fraude et au double comptage pourrait permettre aux parties prenantes du secteur de l'aviation d'échanger des CDA de la manière la plus efficace possible au regard des coûts, tout en préservant les objectifs environnementaux de la stratégie européenne de décarbonation. En outre, un tel système pourrait inciter les exploitants à aller au-delà des objectifs minimaux fixés par le règlement «ReFuelEU Aviation» et à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre du secteur de l'aviation.

Ligne budgétaire

² JO L, 2023/2405, 31.10.2023.

³ JO L, 2023/2413, 31.10.2023.

⁴ JO L 130 du 16.5.2023, p. 134.

PA 02 24 03 — Préparation du cadre réglementaire de l'UE pour les opérations dans l'espace aérien supérieur

3.3 Préparation du cadre réglementaire de l'UE pour les opérations dans l'espace aérien supérieur

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), qui est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

Cette action préparatoire contribuera i) à améliorer la connaissance des futures opérations dans l'espace aérien supérieur et de leur environnement; ii) à préparer de futures initiatives réglementaires visant à mettre en place un écosystème utile qui soutienne le développement industriel, tout en intégrant la dimension de sécurité et de défense afin de protéger la souveraineté de l'espace aérien européen, et iii) à élaborer une approche mondiale par l'intermédiaire de l'OACI en faisant en sorte que la position européenne soit forte.

L'AESA fournira à la Commission européenne une assistance technique pour:

- mener des études scientifiques sur les conditions à haute altitude affectant les vols et les personnes à bord;
- soutenir le développement industriel, par exemple au moyen de conditions de certification spéciales et de bacs à sable réglementaires;
- réaliser des évaluations juridiques et réglementaires (y compris des évaluations de la sécurité et des incidences sur l'environnement), ainsi qu'une analyse des lacunes;
- exploiter les synergies avec d'autres politiques de l'UE;
- assurer l'interopérabilité régionale et mondiale, principalement par l'intermédiaire de l'OACI;
- développer le savoir-faire européen et sensibiliser le public.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Dans le cadre de l'élaboration du cadre réglementaire sera examiné l'impact environnemental (bruit et émissions de polluants atmosphériques) des nouveaux types de véhicules et d'opérations afin de poursuivre l'élaboration des normes de certification de l'UE et de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement. Cette action portera également sur les mesures à prendre pour réduire au minimum l'impact de ce nouveau type d'opérations sur les trajectoires de vol et les performances environnementales des opérations actuelles de gestion du trafic aérien.

Ligne budgétaire

PA 02 24 04 — Plateforme de mobilité aérienne innovante durable (MAI) II

3.4 Plateforme de mobilité aérienne innovante durable (MAI) II

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), qui est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

La mobilité aérienne innovante (MAI) englobe les véhicules allant des petits drones utilisés pour des livraisons de fret aux aéronefs à propulsion électrique ayant la capacité de décoller et d'atterrir à la verticale (eVTOL), utilisés pour le transport de marchandises et de personnes.

Cette action préparatoire développera la plateforme «MAI» mise au point dans le cadre du précédent projet pilote PP 02 22 02 afin d'améliorer ses fonctionnalités pour prendre en compte les retours d'information reçus des parties prenantes. Cette action vise à:

- élargir les fonctionnalités de la plateforme et à en étendre l'accès à un plus grand nombre de municipalités et d'autres utilisateurs;
- accroître les synergies entre l'AESA et les autorités aéronautiques nationales en augmentant l'utilisation de la plateforme;
- renforcer les synergies avec d'autres initiatives de l'UE, telles que les projets CIVITAS (City-Vitality-Sustainability) et SESAR;
- faciliter le respect des règlements Drones/eVTOL ainsi que la prise en compte des questions de sécurité, d'environnement, de cybersécurité et de bruit.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Cette action préparatoire contribue à la réalisation de l'objectif de numérisation de l'économie défini par le pacte vert pour l'Europe en aidant à concrétiser les solutions offertes par la mobilité aérienne urbaine et en relevant les défis en matière de mobilité dans l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle, y compris par des synergies avec les plans en matière d'aménagement spatial, d'énergie et de climat.