



Bruxelles, le 16.12.2013
COM(2013) 922 final

2013/0445 (NLE)

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

portant création de l'entreprise commune Shift2Rail

{SWD(2013) 534 final}

{SWD(2013) 535 final}

TABLE DES MATIÈRES

EXPOSÉ DES MOTIFS.....	5
1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION.....	5
1.1. Contexte général.....	5
1.2. Justification et objectifs d'une entreprise commune dans le domaine ferroviaire.....	5
2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT.....	7
2.1. Consultation des parties intéressées et utilisation de l'expertise.....	7
2.2. Analyse d'impact.....	7
3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION.....	8
3.1. Contenu de la proposition.....	8
3.2. Base juridique.....	8
3.3. Subsidiarité et proportionnalité.....	8
4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE.....	9
FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE.....	24
1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	24
1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative.....	24
1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB.....	24
1.3. Nature de la proposition/de l'initiative.....	24
1.4. Objectif(s).....	24
1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative.....	24
1.6. Durée et incidence financière.....	24
1.7. Mode(s) de gestion prévu(s).....	24
2. MESURES DE GESTION.....	24
2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu.....	24
2.2. Système de gestion et de contrôle.....	24
2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités.....	24
3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	24
3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).....	24
3.2. Incidence estimée sur les dépenses.....	24
3.2.1 Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses.....	24
3.2.2 Incidence estimée sur les crédits opérationnels.....	24
3.2.3 Incidence estimée sur les crédits de nature administrative.....	24

3.2.4	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel.....	24
3.2.5	Participation de tiers au financement.....	24
3.3.	Incidence estimée sur les recettes.....	24
1.	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	25
1.1.	Dénomination de la proposition/de l'initiative.....	25
1.2.	Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB.....	25
1.3.	Nature de la proposition/de l'initiative.....	25
1.4.	Objectif(s).....	25
1.4.1	Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative.....	25
1.4.2	Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s).....	25
1.4.3	Résultat(s) et incidence(s) attendus.....	26
1.4.4	Indicateurs de résultats et d'incidences.....	26
1.5.	Suivi et établissement de rapports au niveau des programmes, sur la base des données provenant des projets et des modules de travail, y compris le contrôle de la qualité des éléments livrables à l'aune d'une série de critères de satisfaction, le contrôle de la gestion du projet pour en vérifier la qualité globale et la conformité avec le programme de travail stratégique. Justification(s) de la proposition/de l'initiative.....	26
1.5.1	Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme.....	26
1.5.2	Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE.....	26
1.5.3	Leçons tirées d'expériences similaires.....	27
1.5.4	Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés.....	27
1.6.	Durée et incidence financière.....	28
1.7.	Mode(s) de gestion prévu(s).....	28
2.	MESURES DE GESTION.....	29
2.1.	Dispositions en matière de suivi et de compte rendu.....	29
2.2.	Système de gestion et de contrôle.....	29
2.2.1	Risque(s) identifié(s).....	29
2.2.2	Système de contrôle interne mis en place.....	29
2.2.3	Coûts et avantages des contrôles.....	29
2.2.4	Niveau attendu de risque d'erreur.....	30
2.3.	Mesures de prévention des fraudes et irrégularités.....	30
3.	INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE.....	32
3.1.	Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).....	32
3.2.	Incidence estimée sur les dépenses.....	33

3.2.1	Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses	33
3.2.2	Incidence estimée sur les crédits opérationnels	35
3.2.3	Incidence estimée sur les crédits de nature administrative	36
3.2.3.1	Synthèse	36
3.2.3.2	Besoins estimés en ressources humaines	38
3.2.4	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel.....	40
3.2.5	Participation de tiers au financement	40

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Contexte général

Eu égard aux objectifs ambitieux que l'UE s'est fixés dans le domaine du changement climatique, de l'approvisionnement énergétique et de l'environnement, le secteur ferroviaire sera appelé à absorber, au cours des prochaines décennies, une part considérable de la demande de transport en constante augmentation. Dans son livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports»¹, la Commission soulignait l'intérêt de créer un espace ferroviaire unique européen afin de parvenir à un système européen de transport plus compétitif et plus économe en ressources. La Commission a par conséquent adopté des propositions en vue d'un 4^e paquet ferroviaire² visant à supprimer les obstacles administratifs, techniques et réglementaires qui entravent toujours le secteur ferroviaire, tant en termes d'ouverture des marchés qu'en termes d'interopérabilité. Toutefois, l'objectif général de la création d'un marché intérieur des transports ferroviaires et du développement d'un secteur plus efficient et soucieux des attentes des clients passe nécessairement par la formulation d'approches innovantes tout au long de la chaîne de valeur, au niveau des modèles d'entreprise, des services et des produits, lesquelles exigent une réelle intensification des efforts de recherche et d'innovation.

L'un des principaux objectifs d'«Horizon 2020», le programme-cadre pour la recherche et l'innovation couvrant la période 2014-2020, est de renforcer l'industrie européenne par des actions soutenant la recherche et l'innovation dans une série de secteurs industriels. Il prévoit notamment la création de partenariats public-privé (PPP) qui étayeront ces secteurs et contribueront à relever certains des grands défis auxquels l'Europe est confrontée. Dans le cadre du paquet «investissements dans l'innovation» qu'elle a annoncé en juillet 2013³, la Commission a d'ores et déjà soumis plusieurs propositions législatives en vue de la création de PPP au titre du programme-cadre «Horizon 2020», sous la forme d'entreprises communes destinées à mettre en œuvre des initiatives technologiques conjointes dans divers secteurs industriels. La présente proposition est conforme à l'approche que préconise ce paquet «investissements dans l'innovation» en ce qui concerne les entreprises communes pour les initiatives technologiques conjointes.

1.2. Justification et objectifs d'une entreprise commune dans le domaine ferroviaire

Revitaliser le secteur ferroviaire en Europe est un objectif clé de la politique des transports de l'UE dont la réalisation permettra à ce secteur de soutenir la concurrence avec d'autres modes de transport. Les nouvelles technologies peuvent contribuer pour une grande part à la modernisation des chemins de fer européens, tout en diminuant les coûts d'exploitation et d'infrastructure et en créant de nouveaux débouchés commerciaux pour l'industrie européenne de l'équipement ferroviaire. Au cours des précédentes décennies, d'importants investissements en faveur de la recherche et de l'innovation dans l'UE ont permis à l'industrie européenne de l'équipement ferroviaire de conserver une position de premier plan au niveau mondial: développement des trains à grande vitesse, de l'ERTMS, des systèmes de métro automatiques, etc. Toutefois, une étude récente de la Commission sur la compétitivité de

¹ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 144 final.

² Quatrième paquet ferroviaire – Achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes, COM(2013) 25 final

³ COM(2013) 494 final

l'industrie de l'équipement ferroviaire⁴ montre que l'Asie prend progressivement le pas sur l'Europe en tant que principal marché d'équipements ferroviaires, notamment grâce à une forte augmentation des investissements en faveur de la recherche et de l'innovation dans des pays tels que la Chine et la Corée.

Parallèlement, la recherche et l'innovation dans le domaine ferroviaire souffrent de défaillances du marché et de faiblesses systémiques non négligeables qui justifient une intervention publique:

- un degré élevé d'adaptation des produits aux besoins des clients, dû à la diversité des normes nationales et des cadres opérationnels;
- l'absence d'approche d'ensemble de l'innovation en raison d'une participation limitée ou non coordonnée des divers acteurs tout au long de la chaîne de valeur ferroviaire, et de la complexité des interfaces entre les différents sous-systèmes ferroviaires;
- des investissements privés limités dans la recherche et l'innovation et une faible pénétration du marché par les produits innovants en raison de faibles marges opérationnelles et de pénuries de financement dans l'ensemble du cycle de l'innovation;
- des risques financiers accrus en raison de l'intensité en capital des investissements et de la longueur des cycles de vie des produits.

Compte tenu de ces difficultés, l'UE propose une approche coordonnée de la recherche et de l'innovation dans le secteur ferroviaire, moyennant la création d'une entreprise commune afin de soutenir l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen et de renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire de l'UE par rapport aux autres modes de transport et à l'égard de la concurrence étrangère.

Les objectifs généraux de l'entreprise commune proposée pour le rail sont les suivants:

- favoriser l'élaboration d'une vision commune et d'un programme stratégique;
- mettre en place une approche par programmes dans la recherche et l'innovation européennes, de manière à en élargir la portée pour englober tous les partenaires potentiels;
- constituer une masse critique afin de garantir la dimension et la portée nécessaires;
- garantir une utilisation efficace des ressources publiques et privées.

Plus spécifiquement, en développant, intégrant, démontrant et validant des technologies et des solutions innovantes pour le matériel roulant, les infrastructures et les systèmes de gestion du trafic, l'entreprise commune permettra d'accélérer et de faciliter la pénétration sur le marché d'innovations technologiques majeures qui peuvent être quantifiées notamment à l'aune des indicateurs de performance suivants:

- coûts tout au long du cycle de vie et compétitivité - il s'agit de la réduction des coûts globaux du transport ferroviaire, entraînant une diminution des coûts pour les utilisateurs et des subventions publiques pour le contribuable;
- capacité et demande des utilisateurs – il s'agit de la fréquence horaire des trains/métros/tramways sur une liaison spécifique, ainsi que les coefficients de remplissage des diverses options de transport de voyageurs et de marchandises;
- fiabilité et qualité du service - il s'agit de l'amélioration de la ponctualité à l'arrivée, qui renvoie à la nécessité d'améliorer la ponctualité des utilisateurs des chemins de fer, mais également aux besoins d'investir dans de nouveaux parcs puisqu'un nombre moins important de véhicules fiables est nécessaire.

⁴ EC, *Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry*, mai 2012, p. 100

En outre, ces innovations majeures contribueront à lever les obstacles techniques qui entravent encore le secteur ferroviaire en termes d'interopérabilité et d'efficacité, et à réduire les externalités négatives liées au transport ferroviaire.

Selon des études menées dans ce secteur, un effort coordonné de recherche et d'innovation d'une valeur de 800 000 000 à 1 000 000 000 EUR, encadré par un partenariat public-privé bien défini, déboucherait sur une réduction globale des coûts du cycle de vie pouvant atteindre 50 %, sur une augmentation de la capacité de pas moins de 100 % et sur une amélioration générale de la fiabilité de 50 % au plus dans les différents segments du marché ferroviaire.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées et utilisation de l'expertise

Des consultations approfondies avec les parties prenantes ont été organisées. Une consultation publique en ligne a été lancée le 28 juin 2013. Elle a été ouverte pendant 12 semaines, jusqu'au 19 septembre 2013, et à donner à toutes les parties prenantes intéressées la possibilité d'exprimer leur point de vue. Sur les 372 réponses qui ont été reçues, 152 émanent de citoyens et 220 de représentants d'organisations ou d'institutions. Les réponses proviennent de 24 pays différents de l'UE et sont donc tout à fait représentatives de l'ensemble de l'UE. 60 % des réponses émanent des cinq pays qui bénéficient actuellement des principaux volumes de financement de l'UE en faveur de la recherche dans le domaine ferroviaire, à savoir la France, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne et le Royaume-Uni.

La majorité des répondants sont des sociétés privées (42 %); viennent ensuite des organismes de recherche et des universités (21,8 %), des associations sectorielles et des chambres de commerce (11,5 %), des PME (10 %) et des autorités publiques (5,5 %). Le reste se compose d'ONG, de travailleurs indépendants ou autres. Les réponses sont venues principalement de l'industrie de l'équipement ferroviaire (matériel roulant, composants de véhicules, bâtiment et génie civil); seules 5 % des réponses proviennent de gestionnaires de l'infrastructure et 4 % d'entreprises ferroviaires.

Cette consultation en ligne a été complétée par des rencontres individuelles avec des représentants du secteur.

Une audition des parties prenantes a également été organisée le 12 septembre 2013 et 85 représentants des milieux concernés y ont participé. On trouvera plus de détails sur la procédure de consultation à l'annexe V de l'analyse d'impact.

2.2. Analyse d'impact

Le règlement proposé a fait l'objet d'une analyse d'impact de la Commission (jointe à la proposition). L'analyse d'impact a exploré différentes options pour la mise en place de futures activités de recherche et d'innovation dans le domaine ferroviaire, y compris la poursuite de la recherche collaborative, la mise en place d'un PPP contractuel, la mise en place d'un PPP institutionnel sous la forme d'une entreprise commune, et la coordination des activités de recherche et d'innovation par l'Agence ferroviaire européenne. L'analyse d'impact a permis de conclure qu'en dépit d'une durée d'établissement supérieure l'entreprise commune, compte tenu des enseignements tirés des entreprises communes existantes, constituait la structure de gouvernance la plus appropriée pour mettre en œuvre de futures activités de recherche et d'innovation dans le domaine ferroviaire.

La création d'une entreprise commune présente le principal avantage que la coordination, la programmation et la mise en œuvre des activités de recherche et d'innovation relèveraient de la responsabilité d'une structure administrative unique et spécifique, garantissant une plus grande continuité et une moindre fragmentation des efforts de recherche et d'innovation. L'élaboration d'un plan stratégique à long terme et de programmes de travail détaillés, en étroite coopération avec l'ensemble des acteurs du marché sera le gage de la qualité et de la pertinence des futurs projets de recherche et d'innovation pour ce qui est de stimuler la compétitivité du secteur ferroviaire. Le rôle moteur joué par la Commission européenne garantira aussi l'alignement de la stratégie de recherche et d'innovation sur les objectifs poursuivis avec la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen. La nature stable de l'entreprise commune et les engagements fermes et juridiquement contraignants qui seront pris par l'UE et les partenaires industriels produiront un effet de levier plus important que les autres options. L'entreprise commune assure également une participation large et équilibrée des parties prenantes, grâce à une gestion souple et transparente des conditions d'adhésion et des fonctions consultatives.

L'entreprise commune est également l'option privilégiée si l'on en croit les résultats de la consultation publique. Elle est jugée presque deux fois plus efficace que toute autre option, quatre répondants sur cinq estimant qu'elle serait efficace ou très efficace pour relever les défis recensés.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Contenu de la proposition

La présente proposition concerne la création de l'entreprise commune «Shift2Rail» (l'«entreprise commune S2R») au titre de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). L'entreprise commune S2R sera soumise aux dispositions types qui figurent également dans les propositions relatives aux cinq entreprises communes pour la mise en œuvre d'initiatives technologiques conjointes présentées en juillet 2013. Toutefois, les pouvoirs publics devraient jouer un rôle plus marqué dans l'entreprise commune S2R, compte tenu de son objectif central, qui est de contribuer à la réalisation de l'espace ferroviaire unique européen: elle sera donc dotée d'une structure de gouvernance différente de celle de ces cinq entreprises communes.

L'entreprise commune S2R devrait être établie pour une période prenant fin le 31 décembre 2024. Elle sera fondée par l'Union, représentée par la Commission européenne, et par les membres fondateurs autres que l'Union énumérés à l'annexe II du présent règlement. Les activités de l'entreprise commune seront financées conjointement par l'Union et par les membres de l'entreprise commune S2R autres que l'Union.

3.2. Base juridique

La base juridique de la proposition est l'article 187 du TFUE. Les règles de participation et de diffusion du programme-cadre «Horizon 2020» seront d'application.

3.3. Subsidiarité et proportionnalité

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante dans le cadre des programmes nationaux car l'ampleur du défi dépasse la capacité de n'importe quel État membre à agir seul. Il existe des différences importantes entre les programmes nationaux. Leur fragmentation et leur chevauchement occasionnel invitent à une action plus efficace au niveau de l'Union européenne. La mise en commun et la coordination des efforts de recherche et d'innovation à l'échelon de l'UE offrent davantage de gages de réussite, étant donné la nature transnationale des infrastructures et des technologies à mettre au point, ainsi que la

nécessité d'atteindre un volume suffisant de ressources. L'intervention de l'Union européenne contribuera à rationaliser les programmes de recherche et à assurer l'interopérabilité des systèmes élaborés, non seulement grâce à la recherche prénormative commune pour étayer l'élaboration de normes, mais aussi grâce à la normalisation de fait qui résultera de la coopération étroite en matière de recherche et des projets de démonstration transnationaux. Cette normalisation ouvrira un marché plus vaste et stimulera la concurrence. Conformément au principe de proportionnalité, les dispositions du présent règlement n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses buts.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La contribution financière maximale de l'Union à l'initiative Shift2Rail est de 450 000 000 EUR⁵, ce qui comprend les contributions des pays de l'AELE, prélevée sur les crédits du budget général de l'Union alloués au programme spécifique d'exécution du programme-cadre «Horizon 2020». Cette contribution proviendra de l'enveloppe allouée au titre du défi «Transports intelligents, verts et intégrés» du volet «Défis de société»⁶. Ce montant comprend 52 000 000 EUR mis en réserve pour le financement d'actions de recherche collaborative dans le domaine ferroviaire, au titre du programme de travail sur les transports pour la période 2014-2015 d'«Horizon 2020», en attendant le lancement de l'entreprise commune. Ces actions de recherche collaborative seront un préalable aux actions de recherche et d'innovation qui seront financées par l'entreprise commune S2R. La gestion de ces actions et du budget correspondant, ainsi que de tout montant non engagé à la suite des appels à propositions pourra être prise en charge par l'entreprise commune S2R dès lors qu'elle aura acquis la capacité opérationnelle d'exécuter son propre budget. Les fonds mis à disposition par l'Union pour couvrir les frais de fonctionnement seront complétés par une contribution au moins égale de l'industrie.

Les coûts administratifs de l'entreprise commune S2R ne doivent pas excéder 27 000 000 EUR pour la durée de son existence. Ces coûts seront couverts à parts égales par les contributions financières de l'Union et des membres de l'entreprise commune autres que l'Union⁷.

⁵ Montant indicatif en prix courants. Le montant dépendra du montant final arrêté pour la DG MOVE et la DG RTD pour le thème «Transports intelligents, verts et intégrés», tel qu'il sera approuvé par l'autorité budgétaire dans la version finale de la fiche législative et financière.

⁶ Sauf la contribution de l'Union aux coûts administratifs.

⁷ Les ressources nécessaires à la contribution de l'Union aux coûts administratifs de l'entreprise commune S2R seront redéployées à partir des lignes de dépenses administratives d'«Horizon 2020».

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

portant création de l'entreprise commune Shift2Rail

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 187 et son article 188, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Parlement européen⁸,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

considérant ce qui suit:

- (1) La stratégie «Europe 2020»¹⁰ souligne la nécessité de mettre en place des conditions favorables à l'investissement dans les domaines de la connaissance et de l'innovation, afin d'atteindre l'objectif d'une croissance intelligente, durable et inclusive dans l'Union.
- (2) Le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», adopté le 28 mars 2011 (le «livre blanc de 2011»)¹¹, souligne l'intérêt de créer un espace ferroviaire unique européen afin de parvenir à un système de transport plus compétitif et plus économe en ressources dans l'Union et la nécessité d'aborder des questions essentielles pour la société telles que l'augmentation de la demande de trafic, la congestion, la sécurité de l'approvisionnement énergétique et le changement climatique. Il indique en outre que l'innovation sera au cœur de cette stratégie et que la recherche européenne doit, de manière intégrée, porter sur l'ensemble du cycle de la recherche, de l'innovation et du déploiement, en se concentrant sur les technologies les plus prometteuses et en réunissant tous les acteurs concernés.
- (3) Le règlement (UE) n° [...] /2013 du Parlement européen et du Conseil du [...] 2013 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020) (le «programme-cadre “Horizon 2020”»)¹² vise à garantir un plus grand impact sur la recherche et l'innovation en combinant les moyens financiers de l'UE et ceux du secteur privé dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) à réaliser dans des secteurs clés où la recherche et l'innovation peuvent contribuer aux objectifs plus généraux de l'Union en matière de compétitivité et aider à relever les défis de société. La participation de l'Union à ces partenariats peut prendre la forme de contributions financières à des entreprises communes établies sur la base de l'article 187 du traité.

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁰ COM(2010) 2020 final.

¹¹ Livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 144 final.

¹² JO ... [Programme-cadre «Horizon 2020»]

- (4) Conformément à la décision (UE) n° [...] /2013] du Conseil du [...] 2013 établissant le programme spécifique d'exécution du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020)¹³, un soutien peut être apporté aux entreprises communes visées dans le programme-cadre «Horizon 2020», dans les conditions spécifiées dans ladite décision.
- (5) La communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Partenariats public-privé dans le cadre d'«Horizon 2020»: un outil puissant pour atteindre les objectifs d'innovation et de croissance en Europe»¹⁴ recense des partenariats public-privé à soutenir, en particulier les cinq entreprises communes pour la mise en œuvre d'initiatives technologiques conjointes et l'entreprise commune SESAR («Single European Sky ATM Research»). Cette communication appelle également à la création d'une entreprise commune dans le secteur ferroviaire compte tenu de l'ampleur de l'effort de recherche et d'innovation requis pour renforcer le rôle moteur joué par l'UE dans le domaine des technologies ferroviaires et de la nécessité politique d'achever l'espace ferroviaire unique européen.
- (6) La communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Quatrième paquet ferroviaire – Achever l'espace ferroviaire unique européen pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes» (le «quatrième paquet ferroviaire»)¹⁵ souligne la nécessité d'une entreprise commune dans le secteur ferroviaire afin de contribuer au développement du rail en tant que mode de transport en promouvant des innovations significatives en ce qui concerne le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, le transport de marchandises, les systèmes de gestion du trafic et l'infrastructure ferroviaire. Elle souligne combien il est important d'améliorer la rentabilité des fonds publics limités, grâce à la création d'un marché unique, et préconise une approche plus européenne du transport ferroviaire en vue d'encourager le transfert modal à partir des transports routier et aérien.
- (7) L'entreprise commune Shift2Rail (ci-après dénommée l'«entreprise commune S2R») devrait être un partenariat public-privé visant à stimuler et à mieux coordonner les investissements en faveur de la recherche et de l'innovation dans le secteur ferroviaire en vue d'accélérer et de faciliter la transition vers un marché ferroviaire de l'UE plus intégré, efficace, durable et attrayant, adapté aux besoins des entreprises du secteur ferroviaire et conforme à l'objectif général de la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen. En particulier, l'entreprise commune S2R devrait contribuer à la réalisation des objectifs spécifiques du livre blanc de 2011 et du quatrième paquet ferroviaire, à savoir des gains d'efficacité pour économiser les deniers publics; une expansion ou une mise à niveau significative de la capacité du réseau ferroviaire, de façon à ce que le rail puisse concurrencer efficacement les autres modes et s'assurer une part largement supérieure du transport de voyageurs et de marchandises; une amélioration de la qualité des services ferroviaires moyennant la satisfaction des besoins des voyageurs et des transitaires; la suppression des obstacles techniques qui entravent l'interopérabilité dans le secteur; et la réduction des externalités négatives liées au transport par rail. Les progrès de l'entreprise commune S2R vers la réalisation de ces objectifs devraient être mesurés à l'aune d'indicateurs de performance clés.

¹³ JO ... [Programme spécifique «Horizon 2020»]

¹⁴ COM(2013) 494 final.

¹⁵ COM(2013) 25 final.

- (8) Les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'entreprise commune S2R devraient être fixées dans ses statuts, qui font partie intégrante du présent règlement.
- (9) Les membres fondateurs de l'entreprise commune S2R devraient être l'Union, représentée par la Commission européenne, et les membres fondateurs autres que l'Union, énumérés à l'annexe II, pour autant qu'ils acceptent les statuts figurant à l'annexe I du présent règlement. Ces membres fondateurs autres que l'Union sont des entités juridiques distinctes, financièrement saines, qui ont manifesté par écrit, à la suite de consultations approfondies avec les parties prenantes, leur accord pour verser une contribution financière importante et correspondant à leur capacité financière, en vue de poursuivre les activités de recherche relevant de l'entreprise commune S2R, au sein d'une structure bien adaptée à la nature d'un partenariat public-privé.
- (10) Une participation substantielle de l'industrie est essentielle pour mener à bien l'initiative S2R. Il est dès lors fondamental que le budget public prévu pour cette initiative soit complété au moins à parts égales par des contributions de l'industrie. La participation à l'entreprise commune sera par conséquent ouverte à d'autres entités publiques ou privées disposées à engager les ressources nécessaires pour mener des activités de recherche et d'innovation dans le domaine couvert par l'entreprise commune S2R.
- (11) L'objectif de l'entreprise commune S2R est de gérer les activités de recherche, de développement et de validation de l'initiative S2R en combinant les fonds publics et privés provenant de ses membres et en s'appuyant sur des ressources techniques externes et internes. Elle devra mettre en place de nouvelles formes de collaboration, compatibles avec les règles de concurrence, entre les parties prenantes intervenant sur l'ensemble de la chaîne de valeur ferroviaire et hors du secteur ferroviaire traditionnel, et faire partager l'expérience et l'expertise de l'Agence ferroviaire européenne sur les questions relatives à l'interopérabilité et à la sécurité.
- (12) Afin d'atteindre ses objectifs, l'entreprise commune S2R devrait fournir un soutien financier, essentiellement sous la forme de subventions aux membres et en arrêtant les mesures les plus adaptées telles que la passation de marchés publics ou l'octroi de subventions à la suite d'appels à propositions.
- (13) L'entreprise commune S2R devrait fonctionner de manière transparente en fournissant à ses organes compétents toutes les informations utiles dont elle dispose et en assurant une promotion suffisante de ses activités.
- (14) Les activités menées par l'entreprise commune S2R sont principalement des activités de recherche et d'innovation. Par conséquent, le financement de l'Union devrait provenir du programme-cadre «Horizon 2020». Pour obtenir une efficacité maximale, l'entreprise commune S2R devrait établir des synergies avec d'autres programmes et instruments de financement de l'Union, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les fonds structurels et d'investissement européens ou le mécanisme de financement avec partage des risques.
- (15) Les contributions des membres autres que l'Union devraient être définies dans une convention d'adhésion à l'entreprise commune S2R. Ces contributions ne devraient pas se limiter aux seuls coûts administratifs de l'entreprise commune S2R et au cofinancement nécessaire pour mener les actions de recherche et d'innovation qu'elle soutient. Elles devraient également porter sur les activités complémentaires qui seront menées par ces membres, afin de créer un puissant effet de levier. Ces activités

complémentaires devraient représenter des contributions à l'initiative S2R, de portée plus vaste.

- (16) La participation aux actions indirectes financées par l'entreprise commune S2R devrait être conforme au règlement (UE) n° .../2013 du Parlement européen et du Conseil du ... 2013 définissant les règles de participation au programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020) et les règles de diffusion des résultats¹⁶.
- (17) La contribution financière de l'Union à l'entreprise commune S2R devrait être gérée conformément au principe de bonne gestion financière et aux dispositions pertinentes en matière de gestion indirecte prévues dans le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ et dans le règlement délégué (UE) n° 1268/2012 de la Commission¹⁸.
- (18) Les bénéficiaires de fonds de l'Union au titre du présent règlement devraient faire l'objet d'audits réalisés de façon à alléger la charge administrative, conformément au règlement (UE) n° .../2013 [programme-cadre «Horizon 2020»].
- (19) Les intérêts financiers de l'Union et des autres membres de l'entreprise commune S2R devraient être protégés tout au long du cycle de la dépense par des mesures proportionnées, notamment la prévention et la détection des irrégularités ainsi que les enquêtes en la matière, le recouvrement des fonds perdus, indûment versés ou mal employés, et, si nécessaire, l'application de sanctions administratives et financières conformément au règlement (UE, Euratom) n° 966/2012.
- (20) L'auditeur interne de la Commission devrait exercer à l'égard de l'entreprise commune S2R les mêmes compétences que celles exercées à l'égard de la Commission.
- (21) Conformément à l'article 287, paragraphe 1, du traité, l'acte de fondation d'organes ou organismes créés par l'Union peut exclure l'examen des comptes de la totalité des recettes et dépenses desdits organes ou organismes par la Cour des comptes. Conformément à l'article 60, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012, la comptabilité des organismes visés à l'article 209 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 doit être examinée par un organisme d'audit indépendant qui doit rendre un avis établissant, notamment, si la comptabilité offre une image fidèle et si les opérations sous-jacentes sont légales et régulières. Pour éviter tout double emploi dans l'examen des comptes, il est justifié que la comptabilité de l'entreprise commune S2R ne soit pas soumise à l'examen de la Cour des comptes.
- (22) Pour faciliter la création de l'entreprise commune S2R, la Commission devrait être chargée de sa mise en place et de son démarrage, jusqu'à ce que l'entreprise commune ait la capacité opérationnelle d'exécuter son propre budget.
- (23) Étant donné que les objectifs poursuivis par l'entreprise commune S2R en consolidant la recherche et l'innovation industrielles dans l'Union ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau de l'Union, aux fins d'éviter toute répétition inutile d'activités, de conserver une masse critique et d'assurer une utilisation optimale des fonds publics, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé

¹⁶ JO ... [RdP H2020]

¹⁷ Règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil (JO L 298 du 26.10.2012, p. 1).

¹⁸ JO L 362 du 31.12.2012, p. 1.

audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier – Établissement

1. Afin de coordonner et de gérer les investissements de l'Union en faveur de la recherche et de l'innovation dans le secteur ferroviaire européen, une entreprise commune au sens de l'article 187 du traité (ci-après dénommée l'«entreprise commune Shift2Rail» ou l'«entreprise commune S2R») est établie jusqu'au 31 décembre 2024.
2. L'entreprise commune S2R constitue un organisme chargé de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé au sens de l'article 209 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil¹⁹.
3. L'entreprise commune S2R a la personnalité juridique. Dans tout État membre, elle possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Elle peut acquérir ou aliéner des biens mobiliers et immobiliers et peut ester en justice.
4. Le siège de l'entreprise commune S2R est situé à Bruxelles, en Belgique.
5. Les statuts de l'entreprise commune S2R figurent à l'annexe I.

Article 2 – Objectifs

1. L'entreprise commune S2R poursuit les objectifs généraux suivants:
 - (a) contribuer à la mise en œuvre du règlement (UE) n° .../2013 du Parlement européen et du Conseil du ... 2013 portant établissement du programme-cadre «Horizon 2020», et plus spécifiquement de l'objectif «Transports intelligents, verts et intégrés» du volet «Défis de société» de la décision n° .../2013/UE du Conseil du ... 2013 établissant le programme spécifique d'exécution du programme-cadre «Horizon 2020»;
 - (b) contribuer à la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen, à une transition plus rapide et plus économique vers un système ferroviaire européen plus attrayant, concurrentiel, efficace et durable, et à un transfert modal des transports par route et par air vers le transport par rail, moyennant une approche globale et coordonnée répondant aux besoins du système ferroviaire et de ses utilisateurs en matière de recherche et d'innovation. Cette approche englobe le matériel roulant, l'infrastructure et la gestion du trafic pour les segments du marché du fret, le trafic voyageurs longue distance, régional, local et urbain, ainsi que des liaisons intermodales entre le rail et les autres modes, afin d'offrir aux utilisateurs une solution intégrée de porte à porte – du soutien à la transaction à l'assistance en route – pour leurs besoins de déplacement et de transport par rail;
 - (c) élaborer le plan directeur stratégique (le «plan directeur S2R») visé au point 1.4 des statuts figurant à l'annexe I, et veiller à sa mise en œuvre efficace et efficiente;

¹⁹ JO L 298 du 26.10.2012, p. 1.

- (d) servir de référence centrale concernant les activités de recherche et d'innovation en matière ferroviaire financées à l'échelon de l'Union, en veillant à une coordination entre les projets et en fournissant aux parties prenantes toutes les informations utiles;
 - (e) encourager activement la participation et l'implication de toutes les parties prenantes concernées tout au long de la chaîne de valeur ferroviaire et hors du secteur ferroviaire traditionnel, en particulier: les équipementiers (matériel roulant et systèmes de commande des trains) et leurs fournisseurs, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs ferroviaires (transport de voyageurs et de marchandises), les sociétés de location de véhicules ferroviaires, les organismes de certification, les organisations professionnelles, les associations d'usagers (transport de voyageurs et de marchandises), ainsi que les établissements scientifiques ou la communauté de chercheurs concernés. La participation des petites et moyennes entreprises (PME), au sens de la recommandation 2003/361/CE de la Commission²⁰, est encouragée.
2. Plus précisément, l'entreprise commune S2R s'emploie à développer, intégrer, démontrer et valider des technologies et des solutions innovantes qui se conforment aux normes de sécurité les plus strictes et dont la valeur peut être mesurée notamment à l'aune des indicateurs clés de performance suivants:
- (a) une réduction de 50 % du coût, sur le cycle de vie, du système de transport ferroviaire, obtenue grâce à une réduction des coûts de développement, de maintenance, d'exploitation et de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant, ainsi qu'à une amélioration du rendement énergétique;
 - (b) une augmentation de 100 % de la capacité du système de transport ferroviaire pour répondre à l'augmentation de la demande de services de transport de voyageurs et de marchandises par rail;
 - (c) une augmentation de 50 % de la fiabilité et de la ponctualité des services ferroviaires;
 - (d) la suppression des obstacles techniques qui entravent encore le secteur ferroviaire en termes d'interopérabilité et d'efficacité, notamment en s'efforçant de clôturer les points restés en suspens dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), faute de solutions technologiques, et en veillant à ce que tous les systèmes et les solutions mis au point par l'entreprise commune S2R soient parfaitement interopérables;
 - (e) la réduction des externalités négatives liées au transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne le bruit, les vibrations, les émissions et les autres incidences sur l'environnement.

Article 3 – Contribution financière de l'Union

1. La contribution financière maximale de l'Union à l'initiative Shift2Rail est de 450 000 000 EUR, ce qui comprend les contributions des pays de l'AELE; elle est prélevée sur les crédits du budget général de l'Union alloués au programme spécifique d'exécution du programme-cadre «Horizon 2020» conformément aux dispositions pertinentes de l'article 58, paragraphe 1, point c) iv), et aux articles 60

²⁰

Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36).

et 61 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 concernant les organismes visés à l'article 209 dudit règlement. Ce montant comprend:

- (a) une contribution maximale de 398 000 000 EUR pour couvrir les coûts administratifs et les coûts opérationnels de l'entreprise commune S2R. Le montant maximal de la contribution de l'Union prévue pour les coûts administratifs est de 13 500 000 EUR;
 - (b) un montant supplémentaire maximal de 52 000 000 EUR, mis en réserve au titre du programme de travail sur les transports pour la période 2014-2015 d'«Horizon 2020». La gestion de cette contribution supplémentaire pourra être assurée par l'entreprise commune S2R dès lors qu'elle aura acquis la capacité opérationnelle d'exécuter son propre budget.
2. D'autres fonds venant compléter la contribution visée au paragraphe 1 pourront être transférés à partir d'autres instruments de l'Union afin de financer des actions permettant le déploiement des résultats de l'entreprise commune S2R parvenus à maturité.
 3. Les modalités de la contribution de l'Union sont définies dans une convention de délégation et des conventions annuelles de transfert de fonds conclues entre la Commission, au nom de l'Union, et l'entreprise commune S2R.
 4. La convention de délégation visée au paragraphe 3 porte sur les éléments énoncés à l'article 58, paragraphe 3, aux articles 60 et 61 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et à l'article 40 du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 de la Commission, ainsi que sur les éléments suivants entre autres:
 - (a) les exigences régissant la contribution de l'entreprise commune S2R en ce qui concerne les indicateurs de performance pertinents visés à l'annexe II de la décision n° ../UE [programme spécifique d'exécution du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020»];
 - (b) les exigences régissant la contribution de l'entreprise commune S2R en ce qui concerne le suivi visé à l'annexe III de la décision n° ../UE [programme spécifique d'exécution du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020»];
 - (c) les indicateurs de performance spécifiques liés au fonctionnement de l'entreprise commune S2R;
 - (d) les modalités relatives à la fourniture des données nécessaires pour permettre à la Commission de formuler sa politique de recherche et d'innovation et de s'acquitter de ses obligations en matière de diffusion de l'information et d'établissement des rapports;
 - (e) l'utilisation de ressources humaines et les changements en la matière, notamment le recrutement par groupe de fonctions, grade et catégorie, l'exercice de reclassement et toute modification des effectifs.

Article 4 – Contributions des membres autres que l'Union

1. Chaque membre de l'entreprise commune S2R autre que l'Union apporte ou prend les dispositions nécessaires pour que ses entités affiliées apportent la contribution qui lui incombe. La contribution totale de l'ensemble des membres autres que l'Union est au moins égale à 470 000 000 EUR sur la période prévue à l'article 1^{er}.

2. La contribution visée au paragraphe 1 se compose des éléments suivants:
- (a) des contributions à l'entreprise commune S2R d'un montant au moins égal à 350 000 000 EUR, comme prévu au point 15.2, et au point 15.3 b), des statuts figurant à l'annexe I, en ce compris un montant minimal de 200 000 000 EUR provenant des membres fondateurs autres que l'Union et de leurs entités affiliées, et un montant minimal de 150 000 000 EUR provenant de membres associés et de leurs entités affiliées;
 - (b) des contributions en nature d'une valeur au moins égale à 120 000 000 EUR, en ce compris un montant minimal de 70 000 000 EUR à fournir par les membres fondateurs autres que l'Union et leurs entités affiliées, et un montant minimal de 50 000 000 EUR à fournir par les membres associés et leurs entités affiliées, correspondant aux coûts exposés par eux pour l'exécution d'activités supplémentaires ne relevant pas du plan de travail de l'entreprise commune S2R mais le complétant et contribuant aux objectifs du plan directeur S2R. D'autres programmes de financement de l'Union peuvent prendre en charge ces coûts conformément aux règles et procédures applicables. En pareil cas, le financement de l'Union ne se substitue pas aux contributions en nature des membres autres que l'Union ou de leurs entités affiliées.

Les coûts visés au point b) ne peuvent pas bénéficier d'un soutien financier de la part de l'entreprise commune S2R. Les activités correspondantes sont décrites dans la convention d'adhésion visée au point 3.2, des statuts figurant à l'annexe I, avec une indication de la valeur estimée de ces contributions.

3. Les membres de l'entreprise commune S2R autres que l'Union font rapport chaque année, au plus tard le 31 janvier, au comité directeur de ladite entreprise commune, sur la valeur des contributions visées au paragraphe 2 apportées lors de chacun des exercices antérieurs.
4. Aux fins de l'évaluation des contributions en nature visées au paragraphe 2, point b), et au point 15.3 b) des statuts figurant à l'annexe I, les coûts sont déterminés conformément aux pratiques habituelles de comptabilisation des coûts des entités concernées, aux normes comptables applicables dans le pays où est établie chaque entité, et aux normes comptables internationales/normes internationales d'information financière. Les coûts sont certifiés par un auditeur externe indépendant désigné par l'entité concernée. L'évaluation des contributions est vérifiée par l'entreprise commune S2R. En cas de doutes persistants, celle-ci peut procéder à un audit, comme prévu au point 20 des statuts.
5. Tout membre de l'entreprise commune S2R autre que l'Union qui ne respecterait pas ses engagements concernant les contributions visées au paragraphe 2 dans les six mois suivant l'échéance fixée dans sa convention d'adhésion est privé de son droit de vote au sein du comité directeur jusqu'à ce qu'il se conforme à ses obligations. S'il ne s'y est toujours pas conformé à l'expiration d'un délai de six mois supplémentaires, il est déchu de sa qualité de membre.
6. En conséquence du paragraphe 5, la Commission peut réduire proportionnellement la contribution financière de l'Union à l'entreprise commune S2R, la suspendre ou y mettre fin, ou engager la procédure de liquidation visée au point 23.2 des statuts figurant à l'annexe I, si les membres autres que l'Union ou leurs entités affiliées ne fournissent pas les contributions visées au paragraphe 2, ou ne les fournissent que partiellement ou tardivement.

Article 5 – Règles financières

L'entreprise commune S2R adopte ses règles financières spécifiques conformément à l'article 209 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 et au règlement (UE) n°... [règlement délégué portant règlement financier type pour les organismes visés à l'article 209 du règlement financier].

Article 6 – Personnel

1. Le statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents de l'Union, fixés par le règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68²¹, ainsi que les règles adoptées conjointement par les institutions de l'Union aux fins de l'application de ce statut et de ce régime, sont applicables au personnel employé par l'entreprise commune S2R.
2. Le comité directeur exerce, à l'égard du personnel de l'entreprise commune S2R, les compétences conférées par le statut des fonctionnaires à l'autorité investie du pouvoir de nomination et celles conférées par le régime applicable aux autres agents à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement (ci-après les «compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination»).

Le comité directeur adopte, conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires, une décision fondée sur l'article 2, paragraphe 1, du statut des fonctionnaires et sur l'article 6 du régime applicable aux autres agents, déléguant au directeur exécutif les compétences correspondantes relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et définissant les conditions dans lesquelles cette délégation de compétences peut être suspendue. Le directeur exécutif est autorisé à subdéléguer ces compétences.

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le comité directeur peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation au directeur exécutif des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et la subdélégation de ces compétences par ce dernier et les exercer lui-même ou les déléguer à l'un de ses membres ou à un membre du personnel de l'entreprise commune S2R autre que le directeur exécutif.

3. Le comité directeur arrête les modalités d'application nécessaires du statut des fonctionnaires et du régime applicable aux autres agents conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires.
4. Les effectifs sont déterminés par le tableau des effectifs de l'entreprise commune S2R indiquant le nombre d'emplois temporaires par groupe de fonctions et par grade et les effectifs en personnel contractuel exprimés en équivalents temps plein, conformément à son budget annuel.
5. Le personnel de l'entreprise commune S2R se compose d'agents temporaires et d'agents contractuels.
6. Toutes les dépenses de personnel sont à la charge de l'entreprise commune S2R.

Article 7 – Experts nationaux détachés et stagiaires

1. L'entreprise commune S2R peut faire appel à des experts nationaux détachés et à des stagiaires qui ne sont pas employés par elle. Le nombre d'experts nationaux détachés

²¹ JO 56 du 4.3.1968, p. 1.

exprimé en équivalents plein temps est ajouté aux informations sur les effectifs visées à l'article 6, paragraphe 4, du présent règlement, conformément au budget annuel.

2. Le comité directeur adopte une décision fixant les règles applicables au détachement d'experts nationaux auprès de l'entreprise commune S2R et au recours à des stagiaires.

Article 8 – Privilèges et immunités

Le protocole sur les privilèges et immunités de l'Union s'applique à l'entreprise commune S2R et à son personnel.

Article 9 – Responsabilité de l'entreprise commune S2R

1. La responsabilité contractuelle de l'entreprise commune S2R est régie par les dispositions contractuelles pertinentes et par le droit applicable à la convention, à la décision ou au contrat en question.
2. En matière de responsabilité non contractuelle, l'entreprise commune S2R répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, les dommages causés par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.
3. Tout paiement de l'entreprise commune S2R relatif à la responsabilité mentionnée aux paragraphes 1 et 2, ainsi que les frais et dépenses exposés en relation avec celle-ci, sont considérés comme dépenses de l'entreprise commune S2R et sont couverts par ses ressources.
4. L'entreprise commune S2R répond seule de ses obligations.

Article 10 – Compétence de la Cour de justice et droit applicable

1. La Cour de justice est compétente dans les conditions prévues par le traité ainsi que pour statuer dans les cas suivants:
 - (a) sur tout litige entre les membres en rapport avec l'objet du présent règlement;
 - (b) en vertu des clauses compromissoires contenues dans les conventions ou contrats passés ou dans les décisions adoptées par l'entreprise commune S2R;
 - (c) sur les litiges concernant la réparation des dommages causés par les agents de l'entreprise commune S2R dans l'exercice de leurs fonctions;
 - (d) sur tout litige entre l'entreprise commune S2R et ses agents dans les limites et dans les conditions prévues par le statut des fonctionnaires et le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne.
2. Le droit de l'État où se trouve le siège de l'entreprise commune S2R est applicable à toute matière non couverte par le présent règlement ou par d'autres législations communautaires.

Article 11 – Évaluation

1. La Commission procède à une évaluation intermédiaire de l'entreprise commune S2R au plus tard le 31 décembre 2017. La Commission communique les conclusions de l'évaluation, accompagnées de ses observations, au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 30 juin 2018.

2. Sur la base des conclusions de l'évaluation intermédiaire visée au paragraphe 1, la Commission peut agir conformément à l'article 4, paragraphe 5, ou prendre toute autre mesure appropriée.
3. Dans les six mois qui suivent la liquidation de l'entreprise commune S2R et, en tout état de cause, au plus tard deux ans après le déclenchement de la procédure de liquidation visée au point 23 des statuts figurant à l'annexe I, la Commission procède à une évaluation finale de l'entreprise commune S2R. Les résultats de cette évaluation finale sont présentés au Parlement européen et au Conseil.

Article 12 – Décharge

1. La décharge sur l'exécution du budget en ce qui concerne la contribution de l'Union à l'entreprise commune S2R s'inscrit dans le cadre de la décharge donnée à la Commission par le Parlement européen, sur recommandation du Conseil, conformément à la procédure prévue à l'article 319 du traité.
2. L'entreprise commune S2R coopère pleinement avec les institutions qui participent à la procédure de décharge et fournit, le cas échéant, toute information supplémentaire nécessaire. Dans ce contexte, il peut lui être demandé d'être représentée à des réunions des institutions ou organes concernés et d'aider l'ordonnateur délégué de la Commission.

Article 13 – Audits ex post

1. Les audits ex post des dépenses liées aux actions indirectes sont effectués par l'entreprise commune S2R conformément à l'article 23 du règlement (UE) n°... [programme-cadre «Horizon 2020»] dans le cadre des actions indirectes au titre du programme-cadre «Horizon 2020».
2. Dans un souci de cohérence, la Commission peut décider d'effectuer les audits visés au paragraphe 1.

Article 14 – Protection des intérêts financiers des membres

1. Sans préjudice du point 19.4 des statuts figurant à l'annexe I, l'entreprise commune S2R accorde au personnel de la Commission, aux autres personnes mandatées par elle-même ou par la Commission ainsi qu'à la Cour des comptes, un droit d'accès approprié à ses sites et locaux, ainsi qu'à toutes les informations, y compris sous forme électronique, nécessaires pour mener à bien leurs audits.
2. L'Office européen de lutte antifraude (OLAF) peut effectuer des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, conformément aux dispositions et procédures prévues par le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil²² et par le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996²³, en vue d'établir l'existence éventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union, dans le cadre d'un accord ou d'une décision ou d'un contrat financés conformément au présent règlement.

²² JO L 248 du 18.9.2013, p. 1.

²³ JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2, les contrats, conventions et décisions résultant de la mise en œuvre du présent règlement contiennent des dispositions habilitant expressément la Commission, l'entreprise commune S2R, la Cour des comptes et l'OLAF à procéder à ces audits et enquêtes, selon leurs compétences respectives.
4. L'entreprise commune S2R veille à ce que les intérêts financiers de ses membres soient correctement protégés en réalisant ou en faisant réaliser les contrôles internes et externes appropriés.
5. L'entreprise commune S2R adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF²⁴. L'entreprise commune S2R adopte les mesures nécessaires en vue de faciliter la conduite des enquêtes internes effectuées par l'OLAF.

Article 15 – Confidentialité

Sans préjudice de l'article 16, l'entreprise commune S2R protège les informations sensibles dont la divulgation risque de porter préjudice aux intérêts de ses membres ou des participants aux activités de l'entreprise commune S2R.

Article 16 – Transparence

1. Le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission²⁵ s'applique aux documents détenus par l'entreprise commune S2R.
2. L'entreprise commune S2R adopte les modalités pratiques d'application du règlement (CE) n° 1049/2001.
3. Sans préjudice de l'article 10, les décisions prises par l'entreprise commune S2R conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 1049/2001 peuvent faire l'objet d'une plainte auprès du Médiateur dans les conditions prévues à l'article 228 du traité.
4. L'entreprise commune S2R adopte les modalités pratiques d'application du règlement (CE) n° 1367/2006 du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 concernant l'application aux institutions et organes de la Communauté européenne des dispositions de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement²⁶.

Article 17 – Règles de participation et de diffusion

Le règlement (UE) n° ... [règles de participation et de diffusion dans le cadre d'«Horizon 2020»] s'applique aux actions financées par l'entreprise commune S2R. En vertu dudit règlement, l'entreprise commune S2R est considérée comme un organisme de financement et contribue financièrement aux actions indirectes prévues au point 2 des statuts figurant à l'annexe I.

²⁴ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

²⁵ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

²⁶ JO L 264 du 25.9.2006, p. 13.

Article 18 – Soutien apporté par l'État d'accueil

Un accord administratif peut être conclu entre l'entreprise commune S2R et l'État où se trouve son siège en ce qui concerne les privilèges et immunités et les autres formes de soutien à fournir par cet État à l'entreprise commune S2R.

Article 19 – Mesures initiales

1. La Commission est chargée de la mise en place et du démarrage de l'entreprise commune S2R, jusqu'à ce qu'elle ait la capacité opérationnelle d'exécuter son propre budget. La Commission prend, conformément au droit de l'Union, toutes les mesures nécessaires en collaboration avec les autres membres et en association avec les organes compétents de l'entreprise commune S2R.
2. À cet effet,
 - (a) en attendant que le directeur exécutif prenne ses fonctions une fois nommé par le comité directeur conformément au point 9 des statuts figurant à l'annexe I, la Commission peut désigner l'un de ses fonctionnaires en tant que directeur exécutif par intérim chargé d'exercer les tâches attribuées au directeur exécutif, avec l'aide, le cas échéant, d'un nombre limité de fonctionnaires de la Commission;
 - (b) par dérogation à l'article 6, paragraphe 2, du présent règlement, le directeur exécutif par intérim exerce les compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination;
 - (c) la Commission peut détacher, à titre intérimaire, un nombre limité de ses fonctionnaires.
3. Le directeur exécutif par intérim peut autoriser tous les paiements couverts par les crédits prévus au budget annuel de l'entreprise commune S2R après approbation par le comité directeur, et il peut prendre des décisions et conclure des conventions et des contrats, y compris des contrats d'engagement lorsque le tableau des effectifs de l'entreprise commune S2R a été adopté.
4. Le directeur exécutif par intérim détermine, d'un commun accord avec le directeur exécutif de l'entreprise commune S2R et sous réserve de l'approbation du comité directeur, la date à laquelle ladite entreprise commune acquiert la capacité d'exécuter son propre budget. À compter de cette date, la Commission s'abstient de procéder à des engagements et d'exécuter des paiements pour les activités de l'entreprise commune S2R.

Article 20 – Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1 *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2 *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3 *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4 *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5 *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune Shift2Rail

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB²⁷

Domaine(s) politique(s): Titre 6 — Mobilité et transports

Activité(s): Chapitre 06 03 «Horizon 2020 — Recherche et innovation relatives aux transports»

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**

La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**²⁸

La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**

La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

L'objectif général de l'initiative proposée est d'harmoniser davantage les efforts de recherche et d'innovation de l'UE dans le domaine ferroviaire afin d'étayer la réalisation d'un espace ferroviaire unique européen, tout en accélérant l'adoption par le marché de solutions innovantes, de manière à accroître la compétitivité du secteur ferroviaire de l'UE.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n°

- (1) Favoriser des investissements ciblés, coordonnés et de long terme pour les activités de recherche et d'innovation de l'Union européenne dans le domaine ferroviaire
- (2) Renforcer l'effet de levier du financement de l'Union européenne en faveur de la recherche et de l'innovation dans le domaine ferroviaire
- (3) Établir des réseaux et des échanges de connaissances durables entre les diverses parties prenantes
- (4) Atténuer les risques liés à l'innovation
- (5) Améliorer la performance opérationnelle et l'efficacité de la recherche et de l'innovation dans le domaine ferroviaire

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

²⁷

ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

²⁸

Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

06 03 03 01, «Parvenir à un système de transport européen économe en ressources, respectueux de l'environnement, sûr et continu»

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

L'initiative devrait accélérer la pénétration des innovations technologiques qui étayeront la création d'un véritable marché ferroviaire européen intégré et interopérable, ce qui permettrait d'accroître la compétitivité du secteur ferroviaire de l'UE, tant vis-à-vis des autres modes de transport qu'à l'égard des concurrents étrangers. Ce processus contribuera, à son tour, à améliorer la qualité, la fiabilité et la rentabilité des services ferroviaires dans l'Union européenne.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Le cadre du suivi et de l'évaluation sera défini dans le détail par l'entreprise commune S2R, mais les procédures comprendront le suivi et l'établissement de rapports au niveau des projets et des modules de travail à intervalles réguliers (tous les trimestres), s'appuyant sur une panoplie restreinte d'indicateurs de performance clés (IPC) fiables.

1.5. Suivi et établissement de rapports au niveau des programmes, sur la base des données provenant des projets et des modules de travail, y compris le contrôle de la qualité des éléments livrables à l'aune d'une série de critères de satisfaction, le contrôle de la gestion du projet pour en vérifier la qualité globale et la conformité avec le programme de travail stratégique. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Création de l'entreprise commune en tant que nouvelle structure de partenariat entre la Commission et les entreprises pour le financement de la recherche et de l'innovation

Définition, dans le cadre d'un plan directeur stratégique, des activités de recherche et d'innovation prioritaires, y compris des activités de démonstration à grande échelle, qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs de l'entreprise commune

Mobilisation de fonds publics et privés pour financer les activités prévues par le plan directeur stratégique

Organisation d'appels à propositions, de l'évaluation et de la sélection des projets

Contrôle et suivi des aspects financiers et scientifiques des projets

Élaboration et mise en œuvre de toutes les procédures liées à l'entreprise commune S2R, y compris les audits financiers

Organisation de toute autre activité liée à l'entreprise commune S2R

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

Les niveaux de financement de la R&I dans le domaine ferroviaire ont toujours été faibles et les investissements, lorsqu'ils existent, souffrent de fragmentation et d'inefficacité en raison d'importantes différences entre les programmes et les systèmes ferroviaires nationaux. La mise en commun et la coordination des efforts de R&I à l'échelon de l'UE offrent davantage de gages de réussite, étant donné la nature transnationale des infrastructures et des technologies à mettre au point pour soutenir l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, ainsi que la nécessité

d'atteindre un volume suffisant de ressources. Une action au niveau de l'UE contribuera à rationaliser les programmes de recherche et à assurer l'interopérabilité des systèmes mis au point. Cette normalisation ouvrira un marché plus vaste et stimulera la concurrence.

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Les efforts de recherche et d'innovation fournis antérieurement au niveau de l'UE dans le domaine ferroviaire ont échoué à promouvoir de nouvelles technologies permettant une intégration plus poussée des divers écosystèmes constituant les chemins de fer nationaux et des différents sous-systèmes ferroviaires. En outre, l'adoption par le marché et l'incidence des projets de recherche et d'innovation de l'UE dans le domaine ferroviaire au titre des précédents programmes-cadres ont été faibles et lentes à se faire sentir.

Le nouveau programme pour la recherche et l'innovation de l'UE, «Horizon 2020», souligne la nécessité d'améliorer l'efficacité du financement de l'UE par la mise en commun des efforts de recherche et d'innovation et de l'expertise existants, et ce dans le cadre de partenariats entre les secteurs public et privé. Les partenariats public-privé dans la recherche et l'innovation au niveau de l'UE ont été introduits pour la première fois par le 7^e programme-cadre de recherche (7^e PC), sous la forme d'entreprises communes instituées en vertu de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Les évaluations successives de ces expériences ont mis en lumière les incidences bénéfiques pour l'économie et la société européennes d'une meilleure coordination du financement de l'UE en faveur de la recherche et de l'innovation.

Les évaluations des entreprises communes existantes ont également fait apparaître la nécessité d'un engagement plus fort des partenaires industriels, et d'une quantification plus claire de cet engagement et de l'effet de levier qu'il provoque, ainsi que la nécessité de fixer à ces partenaires des objectifs clairs et de se montrer plus ouvert à l'égard des nouveaux participants.

1.5.4. *Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés*

Des synergies peuvent être trouvées entre les actions de financement dans le cadre du programme «Horizon 2020» et les fonds des États membres et des régions. La nature stable de l'entreprise commune suscitera la confiance des partenaires extérieurs potentiels, ce qui contribuera à attirer des financements issus d'autres sources.

De même, des synergies peuvent être envisagées avec d'autres instruments de l'UE, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

1.6. Durée et incidence financière

Proposition/initiative à **durée limitée**

- Proposition/initiative en vigueur du 1.1.2014 au 1.1.2024
- Incidence financière de 2014 à 2020 pour les crédits d'engagement et de 2014 à 2024 pour les crédits de paiement

Proposition/initiative à **durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)²⁹

Gestion directe par la Commission

- Dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;
 - à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
 - à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
 - aux organismes visés à l'article 209 du règlement financier
 - à des organismes de droit public;
 - à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;
 - à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Pas de commentaire.

²⁹

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

L'entreprise commune S2R fera l'objet d'un suivi sous la forme de contacts intermédiaires et conformément au point 19 des statuts.

En tant qu'organisme de partenariat public-privé visé à l'article 209 du règlement financier, l'entreprise commune S2R est soumise à de strictes règles de contrôle. Le suivi passe par:

- la surveillance du comité directeur;
- des évaluations à mi-parcours et finale par des experts externes (tous les trois ans et à l'achèvement du programme, sous la supervision de la Commission).

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. *Risque(s) identifié(s)*

L'évaluation des risques a été réalisée dans le cadre du rapport d'analyse d'impact. Le tableau 8 du document de travail des services de la Commission donne un aperçu des différents risques et de leur évaluation (p. 39 à 40).

2.2.2. *Système de contrôle interne mis en place*

La Commission, par l'intermédiaire de son ordonnateur délégué, veillera à ce que les règles applicables à l'entreprise commune S2R respectent pleinement les exigences des articles 60 et 61 du règlement financier.

Le cadre du contrôle interne de l'entreprise commune S2R s'appuie sur:

- la mise en œuvre des normes de contrôle interne offrant des garanties au moins équivalentes à celles de la Commission;
- des procédures visant à sélectionner les meilleurs projets grâce à une évaluation indépendante, et à les transposer en instruments juridiques;
- la gestion des projets et des contrats sur toute la durée de vie de chaque projet;
- des contrôles ex ante sur la totalité des déclarations, y compris la réception des certificats d'audit et la certification des méthodologies relatives aux coûts;
- des audits ex post portant sur un échantillon de déclarations dans le cadre des audits ex post d'«Horizon 2020»;
- l'évaluation scientifique des résultats des projets.

2.2.3. *Coût-bénéfice des contrôles*

L'auditeur interne de la Commission exerce à l'égard de l'entreprise commune les mêmes compétences que celles exercées à l'égard de la Commission. En outre, le comité directeur organise, dans la mesure nécessaire, la mise en place d'une structure d'audit interne pour l'entreprise commune.

Le directeur exécutif de l'entreprise commune S2R, en tant qu'ordonnateur, devra mettre en place un système de contrôle interne et de gestion présentant un bon rapport coût-efficacité. Il sera tenu de faire rapport à la Commission sur le cadre de contrôle interne adopté.

La Commission gèrera le risque de non-conformitè avec le dispositif d'établissement de rapports qu'elle mettra au point, ainsi qu'en suivant les rèsultats des audits ex post effectués auprès des bènèficiaries de fonds de l'Union provenant de l'entreprise commune S2R, dans le cadre des audits ex post couvrant l'ensemble du programme-cadre «Horizon 2020».

Le systèmè de contròle mis en place devra tenir compte du sentiment gènèral parmi les bènèficiaries des fonds de l'Union et au sein de l'autoritè législative selon lequel la charge que reprèsentent les contròles requis pour obtenir un taux maximal d'erreur de 2 % est devenue trop lourde. Cela risque de réduire l'attrait du programme de recherche et, de ce fait, de nuire à la recherche et à l'innovation dans l'Union.

2.2.4. *Niveau attendu de risque d'erreur*

Ètant donnè que les règles de participation à l'entreprise commune S2R sont les mèmes que celles que la Commission utilisera, et que les bènèficiaries potentiels prèsentent un profil de risque similaire à ceux du programme de la Commission, on peut s'attendre à ce que le niveau d'erreur soit similaire à celui ètabli par la Commission pour «Horizon 2020»: on peut ainsi affirmer de manièrè raisonnable que le risque d'erreur au cours de la pèriode de dèpenses pluriannuelle se situera, sur une base annuelle, dans une fourchette de 2 à 5 %, l'idéal ètant de parvenir à un niveau d'erreur rèsiduel aussi proche que possible de 2 % à la clòture des programmes pluriannuels, une fois pris en compte l'impact financier de l'ensemble des audits, corrections et mesures de recouvrement.

2.3. **Mesures de prèvention des fraudes et irrègularitès**

Préciser les mesures de prèvention et de protection existantes ou envisagèes.

La Commission veille à ce que les mesures approprièes soient prises pour garantir la protection des intèrêts financiers de l'Union lors de la mise en œuvre d'actions financées au titre du prèsent règlement, par l'application de mesures prèventives contre la fraude, la corruption et toute autre activitè illégale, par des contròles efficaces et, si des irrègularitès sont dècelées, par la récupèration des montants indûment versés et, si nècessaire, par des sanctions efficaces, proportionnèes et dissuasives.

Conformément au point 2.2.1 de la stratègie antifraude de la Commission [COM(2011) 376 final], la Commission mettra en place une coopèration ètroite et des synergies et elle promouvra les normes pertinentes ènoncées dans la stratègie antifraude au sein des institutions de l'Union, y compris des entreprises communes.

L'entreprise commune S2R coopèrera avec les services de la Commission sur les questions relatives à la fraude et aux irrègularitès. Elle adoptera une stratègie antifraude proportionnée aux risques dans ce domaine, en tenant compte des còuts et des avantages des mesures à mettre en œuvre. En outre, la Cour des comptes dispose d'un pouvoir d'audit, sur pièces et sur place, à l'ègard de tous les bènèficiaries de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu, dans le cadre du programme, des fonds de l'Union.

L'Office europèen de lutte antifraude (OLAF) peut effectuer des contròles et vèrifications sur place auprès des opèrateurs èconomiques concernés, directement ou indirectement, par un tel financement, selon les modalitès prèvues par le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96, en vue d'ètablir l'existence èventuelle d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activitè illégale portant atteinte aux intèrêts

financiers de l'Union, dans le cadre d'une convention de subvention, d'une décision de subvention ou d'un contrat concernant un financement de l'Union.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro 1A [Rubrique Compétitivité pour la croissance et l'emploi]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
1A	06.03.07.33 — Entreprise commune Shift2Rail (S2R) — Dépenses d'appui 06.03.07.34 — Entreprise commune Shift2Rail (S2R)	CD	OUI	OUI	OUI	OUI

La contribution à ces lignes budgétaires devrait provenir de:

DG MOVE (lignes budgétaires 06.03 03 01 et 06.01.05.03): 70 %

DG RTD (lignes budgétaires 08.02.03.04 et 08.01.05.03): 30 %

La contribution financière annuelle par ligne budgétaire est indiquée dans le tableau ci-dessous*.

Ligne budgétaire	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
06.03.03.01	36,000	31,000	31,000	36,400	49,000	58,800	65,834**	308,034
06.01.05.03 ³⁰	0,336	0,947	1,137	1,136	1,137	1,136	1,137	6,966
08.02.03.04	16,000	13,000	13,000	15,600	21,000	25,200	28,215**	132,015
08.01.05.03	0,144	0,406	0,487	0,487	0,487	0,487	0,487	2,985
TOTAL	52,480	45,353	45,623	53,624	71,624	85,623	95,673	450,000

*Dans ce tableau figure le montant de 52 000 000 EUR (dont 70 % financés par la DG MOVE et 30 % financés par la DG RTD) qui sera engagé en 2014 pour financer des actions de recherche collaborative dans le domaine ferroviaire au titre du programme de travail sur les transports pour la période 2014-2015 d'«Horizon 2020», en attendant le lancement de l'entreprise commune S2R. La gestion de ces activités et du budget correspondant, ainsi que de tout montant non engagé à la suite des appels à propositions pourra être assurée par l'entreprise commune dès lors qu'elle aura acquis la capacité opérationnelle d'exécuter son propre budget.

**En ce compris 2 484 000 EUR au titre de la ligne 06.03.03.01 et 1 065 000 EUR au titre de la ligne 08.01.05.03, soit un total de 3 549 000 EUR à budgéter par anticipation en 2020 pour couvrir les coûts administratifs de la période 2021-2024.

³⁰

En cas de ressources insuffisantes au titre de la ligne budgétaire 06 01 05 03, les fonds seront prélevés des lignes 06 01 05 01 et 06 01 05 02.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		1A	Rubrique 1A – Compétitivité pour la croissance et l'emploi											
Entreprise commune S2R			Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	TOTAL
Titre 1: Dépenses en personnel	Engagements	(1)	0,080	0,453	0,524	0,523	0,524	0,523	1,527	0,000	0,000	0,000	0,000	4,154
	Paiements	(2)	0,080	0,453	0,524	0,523	0,524	0,523	0,524	0,430	0,305	0,179	0,089	4,154
Titre 2 - Dépenses d'infrastructure et d'exploitation	Engagements	(1a)	0,400	0,900	1,100	1,100	1,100	1,100	3,646	0,000	0,000	0,000	0,000	9,346
	Paiements	(2a)	0,400	0,900	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	0,900	0,700	0,500	0,446	9,346
Titre 3: Dépenses opérationnelles	Engagements	(3a)	52,000	44,000	44,000	52,000	70,000	84,000	90,500	0,000	0,000	0,000	0,000	436,500
	Paiements	(3b)	0,000	50,000	58,000	58,000	58,000	58,000	58,000	44,000	30,000	16,000	6,500	436,500
TOTAL des crédits Entreprise commune S2R	Engagements	1+1a+3a	52,480	45,353	45,624	53,623	71,624	85,623	95,673	0,000	0,000	0,000	0,000	450,000
	Paiements	2+2a+3b	0,480	51,353	59,624	59,623	59,624	59,623	59,624	45,330	31,005	16,679	7,035	450,000

L'entreprise commune S2R repose sur un partage des coûts avec l'industrie. Les dépenses figurant dans le tableau ci-dessus ne concernent que la contribution de l'Union à l'entreprise commune S2R.

L'AFE participera en tant qu'observateur. Cette participation sera financée sur les ressources existantes. Il ne sera demandé ni effectifs ni crédits supplémentaires pour ces tâches.

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1A	Dépenses administratives au sein de la Commission
---	----	---

		Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Années 2021 et suiv.	TOTAL
DG MOVE										
Ressources humaines		0,419	0,326	0,326	0,326	0,326	0,326	0,326	p.m.	2,376
Autres dépenses administratives					0,07			0,07		0,14
TOTAL DG MOVE	Crédits	0,419	0,326	0,326	0,396	0,326	0,326	0,396	p.m.	2,516
DG RTD										
Ressources humaines		0,179	0,140	0,140	0,140	0,140	0,140	0,140	p.m.	1,018
Autres dépenses administratives					0,03			0,03		0,06
TOTAL DG RTD	Crédits	0,179	0,140	0,140	0,170	0,140	0,140	0,170	p.m.	1,078
TOTAL DG MOVE & RTD	Crédits	0,598	0,466	0,466	0,566	0,466	0,466	0,566	p.m.	3,594

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	(Total Engagements = Total Paiements)	0,598	0,466	0,466	0,566	0,466	0,466	0,566	p.m.	3,594
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-------

La contribution de l'Union à l'entreprise commune S2R est partagée entre la DG MOVE (70 %) et la DG RTD (30 %).

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

		Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Années 2021 et suiv.	TOTAL
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1 du cadre financier	Engagements	53,078	45,819	46,090	54,189	72,090	86,089	96,239	0,000	453,594

pluriannuel	Paielements	1,078	51,819	60,090	60,189	60,090	60,089	60,190	100,049	453,594
--------------------	-------------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Objectif spécifique: Coordination de l'ensemble des activités de R&I en matière ferroviaire pertinentes dans l'UE et relevant du plan directeur S2R.	52,000	44,000	44,000	52,000	70,000	84,000	90,500	0	0	0	0	436,500

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

Effectifs (en ETP)

	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	TOTAL
Total Agents temporaires	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	34,5
Dont grades AD	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	34,5
Dont grades AST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agents contractuels	2	10	13	13	13	13	13	9	6	3	1,5	96,5
Experts nationaux détachés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2,5	14	17	17	17	17	17	13	9	5	2,5	131

* Dans le cas d'organismes de PPP au sens de l'article 209 du règlement financier, ce tableau est inclus à des fins d'information.

Les conséquences sur les dotations en personnel des entreprises communes ont été prises en considération dans le contexte des décisions sur les ressources relatives aux nouveaux modes de gestion conformément au cadre financier pluriannuel. Le résultat garantit la neutralité budgétaire par rapport au niveau de dépenses administratives prévu pour la mise en œuvre d'«Horizon 2020».

Les effectifs ont été calculés par référence aux entreprises communes existantes. Ils devraient augmenter progressivement entre 2014 et 2016, puis se stabiliser jusqu'en 2020. Ils devraient ensuite être progressivement réduits à partir de 2021 puisque l'entreprise commune S2R entrera alors dans sa phase de clôture et de gestion de l'acquis. Bien entendu, si la décision était prise de prolonger l'existence de l'entreprise commune S2R, les coûts de personnel pour les années 2021 à 2024 resteraient à leurs niveaux de 2020.

À plein régime, le personnel de l'entreprise commune S2R devrait en principe se composer:

- d'un directeur exécutif et d'un conseiller/assistant → 2 ETP
- d'un chef d'unité et d'un(e) secrétaire pour l'unité chargée des finances et de l'administration et pour l'unité chargée du programme → 4 ETP
- d'agents pour l'unité chargée des finances et de l'administration, soit au moins un responsable financier et comptable, un responsable des ressources humaines et de l'administration générale, un responsable de la communication et des relations avec les parties prenantes, un informaticien et un responsable des questions juridiques et contractuelles → 5 ETP
- d'agents pour l'unité chargée du programme, soit au moins un gestionnaire de projet pour chacun des 5 programmes d'innovation et un responsable des questions intersectorielles → 6 ETP

En 2014, il est estimé que le personnel sera composé de 6 agents (le directeur exécutif et un chef d'unité, agents temporaires de grade AD, ainsi que 4 agents contractuels) qui seront recrutés entre juin et octobre 2014, soit 2,5 ETP au total.

En 2024, le nombre d'ETP est également calculé à partir de l'hypothèse que certains agents ne pourront pas être employés sur l'ensemble de l'année si l'entreprise commune réduit progressivement son activité.

En millions d'euros (à la 3^e décimale)

En millions d'EUR	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	TOTAL
Total Agents temporaires	0,066	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,327	0,218	0,109	3,772
Dont grades AD	0,066	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,436	0,327	0,218	0,109	3,772
Dont grades AST	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Agents contractuels	0,094	0,470	0,611	0,611	0,611	0,611	0,611	0,423	0,282	0,141	0,071	4,536
Experts nationaux détachés	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,160	0,906	1,047	1,047	1,047	1,047	1,047	0,859	0,609	0,359	0,180	8,308

Les frais de personnel sont basés sur la moyenne des frais de personnel calculés par la DG BUDG, déduction faite des frais généraux liés au personnel: les frais directs s'élèvent donc à 109 000 EUR pour les agents temporaires et à 47 000 EUR pour les agents contractuels, à l'exception de l'année 2014 pour laquelle le calcul comprend l'intégralité des frais pour le fonctionnaire de grade AD (132 000 EUR), étant donné que ces postes sont situés à des grades plus élevés.

Les besoins en crédits pour les ressources humaines seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps pleins

DG de tutelle	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020
Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)							
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
XX 01 01 02 (en délégation)							
08 01 05 01 (recherche indirecte)	1,5	1	1	1	1	1	1
06 01 05 01 (recherche indirecte)	2,5	2	2	2	2	2	2
10 01 05 01 (recherche directe)							
Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP)[1]							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy[2]	au siège[3]						
	en délégation						
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)	1	1	1	1	1	1	1
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autre ligne budgétaire (à spécifier)							
TOTAL	5*	4	4	4	4	4	4

Le personnel au sein de la Commission est plus nombreux en 2014 que les années suivantes compte tenu de la nécessité, pour la Commission, de mettre en place l'entreprise commune S2R, tout en continuant à gérer des projets de recherche collaborative dans le cadre du programme de travail sur les transports pour la période 2014-2015, qui seront ensuite pris en charge par l'entreprise commune.

De 2015 à 2020, 4 ETP seront nécessaires, soit 3 postes AD et 1 agent contractuel. Les effectifs pour la période postérieure à 2020 seront déterminés ultérieurement.

Entreprise commune S2R	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024
Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)											

Agents temporaires (grades AD)	0,5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1
Agents temporaires (grades AST)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP)[1]											
AC	2	10	13	13	13	13	13	9	6	3	1,5
END											
INT											
TOTAL	2,5	14	17	17	17	17	17	13	9	5	2,5

Dans le cas d'organismes de PPP au sens de l'article 209 du règlement financier, ce tableau est inclus à des fins d'information.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Tâches décrites dans les statuts de l'entreprise commune S2R
Personnel externe	Tâches décrites dans les statuts de l'entreprise commune S2R

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel³¹.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. Participation de tiers au financement

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Années 2021 et suiv.	Total
Préciser l'organisme de cofinancement – contribution en espèces aux coûts administratifs	0,480	1,353	1,624	1,623	1,624	1,623	1,624	3,549	13,500
Préciser l'organisme de cofinancement – contribution en nature aux coûts opérationnels*	0,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	90,500	336,500
TOTAL Crédits cofinancés	0,480	42,353	42,624	42,623	42,624	42,623	42,624	94,049	350,000
Activités complémentaires	0,000	10,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	50,000	120,000
TOTAL Engagements de tiers	0,480	52,353	54,624	54,623	54,624	54,623	54,624	144,049	470,000

³¹ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel (pour la période 2007-2013)

Incidence estimée sur les recettes

- X La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses