COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.3.2020
COM(2020) 78 final

2020/0035 (COD)

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à une Année européenne du rail (2021)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Motivation et objectifs de la proposition

Dans sa communication du 11 décembre 2019[1], la Commission a proposé un pacte vert pour l'Europe à l'Union européenne et à ses citoyens. Dans cette communication, la Commission réitère son engagement de relever les défis climatiques et ceux liés à l'environnement, qui constitue une mission majeure de notre génération. Il s'agit d'une nouvelle stratégie de croissance visant à transformer l'UE en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dont les émissions nettes de gaz à effet de serre seront devenues nulles en 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Le pacte vert pour l'Europe fait partie intégrante de la stratégie de la Commission visant à mettre en œuvre le programme des Nations unies à l'horizon 2030 et les objectifs de développement durable[2]. Le Conseil européen, dans ses conclusions du 12 décembre 2019[3], et le Parlement européen, dans sa résolution du 15 janvier 2020[4], ont approuvé l'objectif de parvenir à une Union européenne neutre pour le climat d'ici 2050.

Dans son pacte vert pour l'Europe, la Commission prône notamment une accélération de la transition vers une mobilité durable et intelligente, étant donné que les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et que cette part ne cesse d'augmenter. Pour parvenir à la neutralité climatique, il faudra réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici 2050. Tous les modes de transport devront contribuer à cette réduction. Dans le cadre du pacte vert pour l'Europe, la Commission a annoncé une stratégie pour une mobilité durable et intelligente, qui devrait être adoptée en 2020, pour répondre à ce défi et s'attaquer à toutes les sources d'émission. Parmi les mesures envisagées devrait figurer le transfert vers le rail et les voies navigables intérieures d'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route.

Le rail aura un rôle majeur à jouer dans l'accélération de la réduction des émissions dues aux transports, car c'est l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en énergie. En effet, le réseau ferroviaire étant largement électrifié, le rail émet beaucoup moins de CO_2 que la route ou l'avion pour un voyage équivalent. C'est aussi le seul mode de transport dont les émissions de CO_2 baissent de manière presque continue depuis 1990 en dépit d'une augmentation régulière des volumes de transport: en 2016, il était à l'origine de 0,5 % seulement des émissions de CO_2 de l'ensemble des modes de transport. En outre, le transport ferroviaire est responsable de 2 % seulement de la consommation d'énergie totale du secteur des transports de l'Union, alors qu'il a permis de transporter, en 2016, 11,2 % du fret et 6,6 % des voyageurs, tous modes de transport confondus[5]. Ce mode a réduit sa consommation d'énergie entre 1990 et 2016[6] et utilise de plus en plus de sources d'énergie renouvelables.

---

1 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 décembre 2019, Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.

2 https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld

3 Conclusions du Conseil européen du 12 décembre 2019 (https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf)

4 Résolution du Parlement européen du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe [2019/2956 (RSP)]

5 EU transport statistical pocket book 2019

6 EU transport statistical pocket book 2019

Alors que la part du transport ferroviaire de voyageurs dans les transports terrestres de l'Union est passée de 7 % à 7,6 % entre 2007 et 2016, la part du rail dans le transport terrestre de marchandises dans l'Union a, depuis le pic de 2011 (19 %), diminué pour atteindre 16,65 % en 2017[7]. De nombreux obstacles à un véritable espace ferroviaire unique européen demeurent, notamment en ce qui concerne la nécessité de réduire au minimum le bruit. La suppression de ces obstacles, conjuguée à la réduction des coûts et à l'accélération de l'innovation, permettra au rail de réaliser pleinement son potentiel. Le rail a donc besoin d'une nouvelle impulsion pour devenir plus attrayant pour les voyageurs et pour les entreprises en tant que moyen de transport qui répond à leurs besoins de mobilité, tant pour les trajets quotidiens que pour les plus longues distances. L'augmentation de la part du rail dans le transport de voyageurs et de marchandises permettra également de réduire la congestion et les émissions dangereuses pour la santé humaine, en particulier celles qui génèrent une pollution atmosphérique.

La proposition visant à proclamer 2021 «Année européenne du rail» répond à l'objectif de promouvoir le transport ferroviaire conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, notamment en ce qui concerne la mobilité durable et intelligente. Grâce à la programmation de projets, débats, événements, expositions et initiatives dans toute l'Europe, l'Année européenne du rail fera la promotion du rail en tant que moyen attrayant et durable de se déplacer sur tout le continent auprès des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics, en mettant l'accent sur sa dimension européenne et sur son caractère innovant. En s'adressant aux citoyens, par-delà le secteur ferroviaire, au moyen de manifestations spécifiques et de campagnes de communication, elle convaincra davantage de personnes et d'entreprises d'utiliser le rail.

L'année 2021 est une année importante pour la politique ferroviaire de l'Union. Ce sera la première année complète où les règles adoptées dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire[8] seront mises en œuvre dans l'ensemble de l'Union, à savoir les règles sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs et sur la réduction des coûts et des charges administratives pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans toute l'Union. Dans plusieurs États membres, le public manifeste un intérêt croissant pour les transports ferroviaires, notamment pour les trains de nuit, comme l'illustre également la popularité de # DiscoverEU[9]. En outre, le festival international des arts Europalia[10] consacrera son édition 2021 à l'influence des chemins de fer sur les arts et mettra en évidence le rôle du rail en tant que puissant vecteur de changement social, économique et industriel. 2021 apparaît dès lors comme une année parfaitement opportune pour cette initiative.

Comme pour toutes les Années européennes dans le passé, le principal objectif est de sensibiliser le public aux difficultés et aux perspectives existantes et de mettre en exergue le rôle de l'Union dans la promotion de solutions communes. L'objectif de l'Année européenne du rail est d'encourager et de soutenir les efforts déployés par l'Union, les États membres, les autorités régionales et locales et d'autres organisations en vue d'accroître la part des voyageurs et des marchandises transportés par rail. En particulier, l'Année européenne devrait promouvoir le rail en tant que mode de transport durable, innovant et sûr, en s'adressant au grand public, et en particulier aux jeunes. Elle devrait également mettre en avant la dimension européenne et transfrontière du rail, qui rapproche les citoyens, leur permet d'explorer l'Union dans toute sa diversité, favorise la cohésion et contribue à l'intégration du marché intérieur de l'Union. Elle devrait aussi renforcer la contribution du rail à l'économie, à

[7] EU transport statistical pocket book 2019
[8] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_fr
[9] https://europa.eu/youth/discovereu_fr
[10] https://europalia.eu

l'industrie ainsi qu'à l'ensemble de la société dans l'Union, et promouvoir le rail en tant qu'élément important des relations entre l'Union et les pays tiers, en particulier dans les Balkans occidentaux.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Comme indiqué plus haut, l'Année européenne du rail promouvra le transport ferroviaire conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, notamment en ce qui concerne la mobilité durable et intelligente. Elle s'inscrira également dans les initiatives et les politiques existantes en matière de transport ferroviaire, telles que l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs et la réduction des coûts et des charges administratives pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'ensemble de l'Union. Comme pour d'autres Années européennes, les mesures comprendront des campagnes d'information et de promotion, des événements, des projets et des initiatives menés à l'échelle de l'Union, ainsi qu'aux niveaux national, régional et local. Elles serviront à communiquer des messages clés et à diffuser des informations relatives aux bonnes pratiques.

L'Année européenne sera l'occasion d'encourager les autorités des États membres et le secteur à travailler ensemble pour promouvoir le transport ferroviaire. Tout sera mis en œuvre pour garantir que les activités organisées dans le cadre de l'Année européenne sont adaptées aux besoins et aux circonstances propres à chaque État membre. Les États membres sont dès lors invités à désigner un coordonnateur national chargé d'organiser leur participation à l'Année européenne du rail. Un groupe de pilotage européen, composé notamment de représentants des coordonnateurs nationaux, sera créé. La Commission organisera des réunions des coordonnateurs nationaux pour coordonner le déroulement de l'Année européenne et pour échanger des informations sur sa mise en œuvre aux niveaux national et de l'Union.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'Année européenne du rail a des liens avec d'autres domaines d'action de l'Union, tels que le développement régional, la compétitivité industrielle, le tourisme durable, l'innovation, l'emploi, l'éducation, la jeunesse, la culture et l'accessibilité pour les personnes handicapées, ainsi qu'avec les relations de voisinage de l'Union. Elle mettra en avant la dimension européenne et transfrontière du rail, en tant que moyen de transporter des marchandises, de voyager, de découvrir et relier différentes destinations européennes de manière durable et tournée vers l'avenir. Certaines activités menées au titre de l'Année européenne pourraient éventuellement être financées au titre des programmes existants de l'Union, tels que le programme Horizon Europe, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les fonds structurels et d'investissement européens, et les programmes Europe créative, Erasmus+, DiscoverEU ou encore L'Europe pour les citoyens.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). L'article 91 prévoit en effet que, compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions, arrêtent les dispositions appropriées aux fins de l'application de l'article 90 du TFUE. L'article 90 du TFUE dispose que les objectifs des traités sont poursuivis dans le cadre d'une politique commune des transports. L'objectif principal de la présente proposition est de

contribuer à accroître la part des voyageurs et des marchandises transportés par le rail. En tant que tel, cet objectif relève de l'article 91 TFUE.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

La présente proposition est conforme au principe de subsidiarité prévu à l'article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne. Les objectifs de la proposition ne peuvent être atteints dans une mesure suffisante par la seule action des États membres, car une action menée exclusivement à l'échelle nationale ne permet pas de tirer parti de la dimension européenne des échanges d'expériences et de bonnes pratiques entre États membres. L'article 3, paragraphe 3, du TUE dispose notamment que l'Union européenne établit un marché intérieur, œuvre pour le développement durable de l'Europe fondé notamment sur l'amélioration de la qualité de l'environnement, promeut le progrès scientifique et technique et favorise la cohésion économique, sociale et territoriale. L'Union poursuit ses objectifs par des moyens appropriés, en fonction des compétences qui lui sont attribuées dans les traités. En outre, l'action des États membres bénéficierait de l'action au niveau de l'Union, grâce à une plus grande visibilité, à des partenariats multilatéraux, à l'échange transnational d'informations et à la diffusion de bonnes pratiques au niveau de l'Union ainsi qu'à la sensibilisation à celles-ci dans le cadre de l'Année européenne.

- **Proportionnalité**

La présente proposition est conforme au principe de proportionnalité prévu à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne. La démarche proposée est simple. Elle s'appuie sur des programmes existants et vise à centrer les activités de communication sur les thèmes de l'Année européenne. Elle n'entraîne aucune contrainte de gestion disproportionnée pour les administrations qui mettront en œuvre la proposition. L'action de l'Union soutiendra et complétera les efforts des États membres et du secteur. Elle permettra, d'une part, d'améliorer l'efficacité des instruments de l'UE et, d'autre part, de jouer un rôle de catalyseur en encourageant les synergies et la coopération entre les États membres, les autorités régionales et locales, les entreprises privées et publiques et la société civile au sens large. L'action de l'Union européenne n'irait pas au-delà de ce qui est nécessaire pour s'attaquer aux défis recensés.

- **Choix de l'instrument**

Une décision du Parlement européen et du Conseil est l'instrument le plus approprié pour associer pleinement l'autorité législative à la proclamation de l'année 2021 comme Année européenne du rail.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

s.o.

- **Consultation des parties intéressées**

Des discussions sur la possibilité de déclarer 2021 «Année européenne du rail» ont eu lieu le 9 décembre 2019 avec différents représentants du secteur ferroviaire (CCFE, UNIFE, EIM, ERFA — Allrail), de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), de Shift2Rail et d'Europalia. Tous les participants ont exprimé un large soutien à cette initiative, mettant en avant le rôle du rail dans la réalisation de l'objectif de décarbonation et soulignant

la dimension transfrontière du rail. Les parties prenantes du secteur ferroviaire, en particulier les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les constructeurs et les autorités nationales, sont appelées à participer activement à l'organisation de manifestations organisées dans le cadre de l'Année européenne, aux niveaux européen, national et local. Les consultations avec les représentants du festival international des arts Europalia ont fait apparaître un grand potentiel de synergies avec l'Année européenne. Le Comité économique et social européen et le Comité des régions ont tous deux récemment adopté des avis d'initiative[11][12] qui montrent que leurs membres sont désireux de promouvoir le rail en tant que mode de transport durable et innovant.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

s.o.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, car les objectifs de l'initiative proposée correspondent aux objectifs de programmes existants de l'Union. L'initiative proposée n'entraîne aucune obligation pour la Commission de procéder à des actions spécifiques de nature législative. Par ailleurs, elle n'aura pas d'incidences sociales, économiques ou environnementales notables autres que celles des instruments existants.

- **Réglementation affûtée et simplification**

s.o.

- **Droits fondamentaux**

s.o.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La dotation financière nécessaire pour la mise en œuvre de la présente décision pour la période 2020-2021 est estimée à 8 000 000 EUR. La mise en œuvre de l'Année européenne impliquera un financement adéquat à définir dans le cadre des procédures budgétaires pour 2020 et 2021, conformément au cadre financier pluriannuel 2021-2027.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La proposition prévoit l'obligation pour la Commission de présenter, au plus tard le 31 décembre 2022, un rapport sur la mise en œuvre, les résultats et l'évaluation globale des initiatives couvertes par l'Année européenne.

[11] Avis du Comité économique et social européen — Veiller à la participation de tous à la transition des secteurs vers une industrie ferroviaire numérisée (adopté le 30 octobre 2019, CCMI/169-EESC-2019)

[12] Avis du Comité des régions — Mettre le potentiel du secteur ferroviaire au service des priorités politiques de l'UE (adopté le 4 décembre 2019, CdR 1939/2019)

2020/0035 (COD)

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à une Année européenne du rail (2021)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[13],

vu l'avis du Comité des régions[14],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication du 11 décembre 2019[15], la Commission a proposé un pacte vert pour l'Europe à l'Union européenne et à ses citoyens. Le pacte vert pour l'Europe est une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dont les émissions nettes de gaz à effet de serre seront devenues nulles à l'horizon 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources.

(2) Dans ses conclusions du 12 décembre 2019[16], le Conseil européen a approuvé l'objectif d'une Union européenne climatiquement neutre d'ici 2050.

(3) Dans sa résolution du 15 janvier 2020[17], le Parlement européen a salué la communication de la Commission intitulée «Le Pacte vert pour l'Europe» et a demandé que la transition nécessaire vers une société neutre pour le climat soit effectuée d'ici 2050 au plus tard.

(4) Conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, il est indispensable de transformer l'économie de l'Union et de repenser les politiques, en particulier dans le domaine des transports et de la mobilité, ce qui suppose d'accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente. Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et cette part ne cesse d'augmenter. Pour parvenir à la neutralité climatique, il faudra réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici 2050. Un

13 JO C […] du […], p. […].

14 JO C […] du […], p. […].

15 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 décembre 2019, Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.

16 Conclusions du Conseil européen du 12 décembre 2019

17 Résolution du Parlement européen du 15 janvier 2020 sur le Pacte vert pour l'Europe [2019/2956 (RSP)]

système de transport durable doit placer les usagers au centre des préoccupations et leur proposer des solutions plus abordables, accessibles, plus saines et plus propres pour les inciter à modifier leurs habitudes en termes de mobilité. Pour répondre à ces enjeux, le Pacte vert pour l'Europe prévoit d'accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente. Il convient en particulier de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route.

(5) Le rail a un rôle considérable à jouer en tant que vecteur de changement pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050. C'est l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en énergie. Le réseau ferroviaire étant largement électrifié, le rail émet beaucoup moins de CO_2 que la route ou l'avion pour un voyage équivalent, c'est aussi le seul mode qui a régulièrement réduit ses émissions de gaz à effet de serre et de CO_2 depuis 1990. Il a, de surcroît, réduit sa consommation d'énergie entre 1990 et 2016[18] et utilise de plus en plus de sources d'énergie renouvelables.

(6) En reliant les principaux axes de transport de l'Union à ses régions et territoires périphériques, le secteur ferroviaire contribue à la cohésion sociale, économique et territoriale.

(7) Alors que la part du transport ferroviaire de voyageurs dans le transport terrestre de l'Union n'a que légèrement augmenté depuis 2007, la part du fret a diminué. De nombreux obstacles à un véritable espace ferroviaire unique européen demeurent, notamment en ce qui concerne la nécessité de réduire au minimum le bruit. La suppression de ces obstacles, conjuguée à la réduction des coûts et à l'accélération de l'innovation, permettra au rail de réaliser pleinement son potentiel. Le rail a donc besoin d'une nouvelle impulsion pour devenir plus attrayant pour les voyageurs comme pour les entreprises.

(8) Afin de promouvoir le transport ferroviaire conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe, notamment en ce qui concerne la mobilité durable et intelligente, l'année 2021 devrait être proclamée «Année européenne du rail». L'année 2021 sera importante pour la politique ferroviaire de l'Union car ce sera la première année complète où les règles adoptées dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire seront mises en œuvre dans l'ensemble de l'Union, à savoir les règles sur l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs et sur la réduction des coûts et des charges administratives pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans l'ensemble de l'Union. Il existe un intérêt croissant du public pour les transports ferroviaires, notamment pour les trains de nuit dans plusieurs États membres, comme l'illustre également la popularité de # DiscoverEU. En outre, le festival international des arts Europalia consacrera son édition 2021 à l'influence des chemins de fer sur les arts et mettra en exergue le rôle du rail en tant que puissant vecteur de changement social, économique et industriel.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet

[18] DG MOVE «EU Transport in Figures – Statistical Pocketbook 2019» (source: Eurostat)

L’année 2021 est proclamée «Année européenne du rail» (ci-après l’«Année européenne»).

Article 2

Objectifs

L’objectif de l’Année européenne est d’encourager et de soutenir les efforts déployés par l’Union, les États membres, les autorités régionales et locales et d’autres organisations en vue d’accroître la part des voyageurs et des marchandises transportés par rail. En particulier, l'Année européenne:

(a) promeut le rail en tant que mode de transport durable, innovant et sûr, en mettant l’accent en particulier sur le rôle qu’il joue en tant que vecteur de changement pour atteindre l’objectif de l’Union en matière de neutralité climatique d’ici 2050, d’une part, et en s’adressant au grand public, en particulier aux jeunes, d’autre part;

(b) met en avant la dimension européenne et transfrontière du rail, qui rapproche les citoyens, leur permet d’explorer l’Union dans toute sa diversité, favorise la cohésion et contribue à l’intégration du marché intérieur de l’Union;

(c) renforce la contribution du rail à l’économie, à l’industrie et à la société dans l’Union, notamment en ce qui concerne les aspects liés au développement régional, à la compétitivité industrielle, au tourisme durable, à l’innovation, à l’emploi, à l’éducation, à la jeunesse et à la culture, et à l’amélioration de l’accessibilité pour les personnes handicapées;

(d) contribue à promouvoir le rail en tant qu’élément important des relations entre l’Union et les pays voisins, en particulier dans les Balkans occidentaux, en s’appuyant sur l’intérêt et les besoins des pays partenaires et sur l’expertise de l’Union en matière de transport ferroviaire.

Article 3

Contenu des mesures

1. Les mesures à prendre pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 2 incluent les activités suivantes au niveau de l'Union, ou au niveau national, régional ou local, liées aux objectifs de l'Année européenne:

   (a) des initiatives et des événements destinés à promouvoir le débat, à sensibiliser et à faciliter l’engagement des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics à attirer davantage de personnes et de marchandises vers le rail en tant que moyen de lutte contre le changement climatique, en utilisant de multiples canaux et outils, y compris des événements dans les États membres;

   (b) des campagnes d’information, d’éducation et de sensibilisation, ainsi que des expositions, afin d’inspirer et d'encourager un changement de comportement de la part des voyageurs, des consommateurs et des entreprises et de stimuler une participation active de la population à la réalisation des objectifs d’un transport plus durable;

   (c) un partage d’expérience et de bonnes pratiques des autorités nationales, régionales et locales, de la société civile, des entreprises et des écoles sur la promotion de l’utilisation du rail et sur la manière de mettre en œuvre des changements de comportement à tous les niveaux;

(d) la réalisation d'études et d'activités d'innovation, et la diffusion de leurs résultats à l'échelle européenne ou nationale; et

(e) la promotion de projets et de réseaux liés à l'Année européenne, y compris par l'intermédiaire des médias, des réseaux sociaux et d'autres communautés en ligne.

2. Les institutions et organes de l'Union, ainsi que les États membres, au niveau de l'Union et au niveau national respectivement, peuvent faire référence à l'Année européenne et utiliser son identité visuelle pour la promotion des activités visées au paragraphe 1.

Article 4

Coordination au niveau des États membres

L'organisation de la participation à l'Année européenne au niveau national relève de la responsabilité des États membres. À cette fin, les États membres désignent des coordinateurs nationaux. Les coordinateurs nationaux veillent à la coordination des activités pertinentes au niveau national.

Article 5

Coordination au niveau de l'Union

1. La Commission organise régulièrement des réunions des coordinateurs nationaux pour coordonner le déroulement de l'Année européenne. Ces réunions sont également l'occasion d'échanger des informations sur la mise en œuvre de l'Année européenne au niveau national et au niveau de l'Union; des représentants du Parlement européen peuvent participer à ces réunions en qualité d'observateurs.

2. La coordination de l'Année européenne au niveau de l'Union suit une approche transversale en vue de créer des synergies entre les différents programmes et initiatives de l'Union qui financent des projets dans le domaine du transport ferroviaire ou qui ont une dimension ferroviaire.

3. La Commission réunit régulièrement les parties prenantes et les représentants des organisations ou organismes qui œuvrent dans le domaine du transport ferroviaire, y compris les réseaux culturels transnationaux existants et les ONG concernées, ainsi que les organisations de la jeunesse et les communautés de jeunes, pour qu'ils l'aident à mettre en œuvre l'Année européenne au niveau de l'Union.

La Commission peut, si le budget le permet, organiser des appels à propositions et des projets susceptibles de bénéficier d'un soutien en raison de leur contribution exceptionnelle à la réalisation des objectifs de l'année.

Article 6

Coopération internationale

Aux fins de l'Année européenne, la Commission coopère, si besoin est, avec les organisations internationales concernées, tout en s'attachant à assurer la visibilité de la participation de l'Union.

Article 7

Suivi et évaluation

La Commission présente, le 31 décembre 2022 au plus tard, un rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre, les résultats et l'évaluation globale des initiatives prévues dans la présente décision.

Article 8

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

TABLE DES MATIÈRES

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE 12

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE 12

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative 12

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) (groupe de programmes) 12

1.3. La proposition/l'initiative porte sur: 12

1.4. Justification(s) de la proposition/de l'initiative 12

1.4.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative 12

1.4.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs: gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres. 12

1.4.3. Leçons tirées d'expériences similaires 13

1.4.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés 13

1,5. Durée et incidence financière 14

1,6. Mode(s) de gestion prévu(s) 14

2. MESURES DE GESTION 15

2,1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu 15

2,2. Système(s) de gestion et de contrôle 15

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée . 15

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer 15

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture) 15

2,3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités 15

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE 16

3,1. Rubrique du cadre financier pluriannuel et nouvelle(s) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses proposée(s) 16

3,2. Incidence estimée sur les dépenses 17

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses 17

3.2.2. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits de nature administrative 19

3.2.2.1. Besoins estimés en ressources humaines 20

3.2.3. Participation de tiers au financement 21

3,3. Incidence estimée sur les recettes 21

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Année européenne du rail (2021)

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) *(groupe de programmes)*

(2020)

Domaine politique: Mobilité et transports

(2021)

Au titre de la Rubrique 1 «Marché unique, innovation et numérique»: pôle politique 1 «Recherche et innovation» et pôle politique 2 «Investissements stratégiques européens».

Au titre de la Rubrique 3 «Ressources naturelles et environnement»: pôle politique 9: «Environnement et action pour le climat».

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

X une action nouvelle

☐ une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire[19]

☐ la prolongation d'une action existante

☐ une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

1.4. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.4.1. Exigence(s) à satisfaire à court ou à long terme, notamment un calendrier détaillé de la mise en œuvre de l'initiative

Court terme: amélioration de l'image du rail auprès des citoyens et des entreprises, conscience accrue de l'importance de déplacer une plus grande part du trafic voyageurs et du trafic marchandises vers le rail, conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe.

Long terme: augmentation de la part modale du rail dans le transport de voyageurs et de marchandises afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités de transport dans l'Union, conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe.

[19] Telle que visée à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs: gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Dimension européenne et transfrontière des transports et notamment du rail. Législation de l'Union visant à mettre en place un espace ferroviaire unique européen intégré, prévoyant par exemple la suppression des barrières techniques et commerciales nationales.

Dimension européenne des mesures visant à accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente, conformément aux objectifs énoncés dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe.

1.4.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Les Années européennes organisées au cours des 10 dernières années ont montré qu'elles étaient des instruments de sensibilisation efficaces auprès de la population et des relais d'opinion et qu'elles avaient créé des synergies entre différents domaines d'intervention aux niveaux de l'Union et des États membres.

1.4.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

L'Année européenne du rail a des liens avec d'autres domaines d'action de l'Union, tels que le développement régional, la compétitivité industrielle, le tourisme durable, l'innovation, l'emploi, l'éducation, la jeunesse, la culture et l'accessibilité pour les personnes handicapées, ainsi qu'avec les relations de voisinage de l'Union. Elle mettra en avant la dimension européenne et transfrontière des chemins de fer européens, en tant que moyen de déplacer les marchandises, de voyager, de découvrir et relier différentes destinations européennes de manière durable et tournée vers l'avenir. Certaines activités menées au titre de l'Année européenne pourraient éventuellement être financées au titre des programmes existants de l'Union.

1.5. Durée et incidence financière

X durée limitée

– **X** En vigueur du 1/1/2021 au 31/12/2021

– **X** Incidence financière de 2020 à 2021 pour les crédits d'engagement et de 2020 à 2022 pour les crédits de paiement

☐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.

1.6. Mode(s) de gestion prévu(s) [20]

X 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 aux articles 70 et 71 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

[...]

[20] Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Programme de travail de l'Année européenne

Établissement d'un comité de direction

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

Le mode de gestion directe, prévu à l'article 62, paragraphe 1, point a), du règlement financier, est préférable étant donné que les actions seront mises en œuvre par la Commission européenne, plus particulièrement la DG MOVE, qui assurera la coordination avec les États membres et les différentes parties prenantes.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Risques identifiés: manque de visibilité des initiatives; attentes trop élevées eu égard au budget limité.

Système de contrôle interne mis en place: analyse de risques réalisée régulièrement dans le cadre du comité de direction.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

Les contrôles font partie du système de contrôle interne de la DG MOVE. Ces nouvelles activités généreront des coûts supplémentaires non significatifs de contrôle au niveau de la DG.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

Lorsque des actions financées dans le cadre de la présente décision sont entreprises, la Commission veille à ce que les intérêts financiers de l'Union soient protégés grâce à l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, à des contrôles efficaces et à la récupération des montants indûment versés et, lorsque des irrégularités sont constatées, à l'application de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives. La Commission peut effectuer des contrôles et vérifications sur place au titre de la présente décision, conformément au règlement (Euratom, CE) nº 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités. Le cas échéant, des enquêtes sont effectuées par l'Office européen de lutte antifraude et sont régies par le règlement (CE) nº 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF).

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

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Rubrique 1 [Marché unique, innovation et numérique]	CD/CND[21]	de pays AELE[22]	de pays candidats[23]	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	06.02.05.00 (2020)/02.20.04.01 (2021-22) 01.02.02.50 02.03.01 D'autres lignes pourraient être identifiées dans les procédures budgétaires.	CD/~~CND~~	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Type de dépense	Participation			
	Rubrique 3 [Ressources naturelles et environnement]	CD/CND[24]	de pays AELE[25]	de pays candidats[26]	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	09.02.xx D'autres lignes pourraient être identifiées dans les procédures budgétaires.	CD/~~CND~~	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON	~~OUI~~/NON

21 CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.
22 AELE: Association européenne de libre-échange.
23 Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.
24 CD = crédits dissociés/CND = crédits non dissociés.
25 AELE: Association européenne de libre-échange.
26 Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

Les programmes et lignes budgétaires mentionnés ci-dessous sont indicatifs. Le financement approprié sera déterminé dans le cadre des procédures budgétaires par redéploiement en 2020 dans le cadre de la programmation financière existante; en 2021, des crédits spécifiques seront recensés dans le cadre des enveloppes des futurs programmes et de la programmation financière, conformément aux cadres financiers pluriannuels applicables.

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	<…>	Rubrique 1 [Marché unique, innovation et numérique]; Rubrique 3 [Ressources naturelles et environnement]

			2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Après 2027***	**TOTAL**
Crédits opérationnels	Engagements	(1)	0,500	1,500							**2,000**
06.02.05 (budget 2020)/02.20.04.01 (2021-22) Activités de soutien à la politique européenne des transports	Paiements	(2)	0,300	1,200	0,500						**2,000**
Crédits opérationnels	Engagements	(1)		6,000							**6,000**
01.02.02.50 Horizon Europe 02.03.01 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - volet «transports» 09.02 LIFE	Paiements	(2)		3,000	3,000						**6,000**
TOTAL pour les rubriques 1 et 3	Engagements	=1+3	**0,500**	**7,500**							**8,000**
	Paiements	=2+3	**0,300**	**4,200**	**3,500**						**8,000**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Après 2027***	**TOTAL**
Ressources humaines		0,150	0,300	0,075						**0,525**
Autres dépenses administratives			0,010							**0,010**
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	**0,150**	**0,310**	**0,075**						**0,535**

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	***Après 2027***	**TOTAL**
TOTAL des crédits des diverses RUBRIQUES du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,650	7,810	0,075						**8,535**
	Paiements	0,450	4,510	3,575						**8,535**

3.2.2. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits de nature administrative

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative

– **X** La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Années	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**TOTAL**
RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,150		0,300	0,075				**0.525**
Autres dépenses administratives			0,010					**0.010**
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	**0,150**		**0,310**	**0,075**				**0.535**

Hors RUBRIQUE 7[27] du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL	**0,150**	**0,310**	**0,075**					**0,535**

Les besoins en crédits des ressources humaines et des autres dépenses de nature administrative 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.

[27] Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.2.1. Besoins estimés en ressources humaines

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– **X** La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

Années		**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
•Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)								
Siège et bureaux de représentation de la Commission		1	2	0,5				
Délégations								
Recherche								
• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP) — AC, AL, END, INT et JED [28] Rubrique 7								
Financés au titre de la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	- au siège							
	- en délégation							
Financés par l'enveloppe du programme [29]	- au siège							
	- en délégation							
Recherche								
Autre (préciser)								
TOTAL		**1**	**2**	**0,5**				

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 compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Organisation et coordination de campagnes de communication et d'événements; gestion des appels à propositions; environ 10 missions dans les États membres en 2021.
Personnel externe	s.o.

[28] AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

[29] Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.3. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

– **X** ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– **X** La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

ANNEXE
de la FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Dénomination de la proposition/l'initiative:

Année européenne du rail (2021)

1. NOMBRE ET COÛT DES RESSOURCES HUMAINES ESTIMÉES NÉCESSAIRES

2. COÛT DES AUTRES DÉPENSES DE NATURE ADMINISTRATIVE

3. MÉTHODES DE CALCUL UTILISÉES POUR L'ESTIMATION DES COÛTS

3.1 Ressources humaines

3.2 Autres dépenses administratives

*La présente annexe, **à compléter par chaque DG/service prenant part à la proposition/l'initiative**, accompagne la fiche financière législative lors du lancement de la consultation interservices.*

Les tableaux de données servent à alimenter les tableaux contenus dans la fiche financière législative. Ils restent un document strictement interne à la Commission.

1. COUT DES RESSOURCES HUMAINES ESTIMEES NECESSAIRES

☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		**2020**		**2021**		**2022**		**2023**		**2024**		**2025**		**2026**		**TOTAL**	
		ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits
•Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)																	
Siège et bureaux de représentation de la Commission	AD	1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525
	AST																
en délégation:	AD																
	AST																
• Personnel externe[30]																	
Enveloppe globale	AC																
	END																
	INT																
en délégation:	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Autres lignes budgétaires (*à préciser*)																	

[30] AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

Sous-total – RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		1	0,150	2	0,300	0,5	0,075										0,525

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 compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		TOTAL	
		ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits	ETP	Crédits
•Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)																	
Recherche	AD																
	AST																
• Personnel externe[31]																	
Personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA») - au siège	AC																
	END																
	INT																
Personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA») - en délégation	AC																
	AL																
	END																
	INT																
	JPD																
Recherche	AC																
	END																
	INT																
Autres lignes budgétaires (*à préciser*)																	
Sous-total - Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel																	

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 compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

[31] AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

2. COUT DES AUTRES DEPENSES DE NATURE ADMINISTRATIVE

(e) 1.☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative

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

En Mio EUR (à la 3e décimale)

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Au siège:								
Frais de missions et de représentation		0,010						**0,010**
Frais de conférences et de réunions								
Comités[32]								
Études et consultations								
Systèmes d'information et de gestion								
Équipements et services liés aux TIC[33]								
Autres lignes budgétaires (*à préciser le cas échéant*)								
En délégation								
Frais de mission, de conférence et de représentation								
Perfectionnement professionnel								
Frais d'acquisition et de location et frais connexes								
Équipement, mobilier, fournitures et prestations de services								
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		**0,010**						**0,010**

32 Préciser le type de comité, ainsi que le groupe auquel il appartient.

33 TIC: technologies de l'information et des communications: la DG DIGIT doit être consultée.

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Total**
Dépenses d'assistance technique et administrative (hors personnel externe), sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»)								
- au siège								
- en délégation								
Autres dépenses de gestion pour la recherche								
Autres lignes budgétaires (*à préciser le cas échéant*)								
Sous-total – Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL RUBRIQUE 7 et Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel		**0,010**						**0,010**

Les besoins en crédits de nature administrative seront couverts par les crédits déjà affectés à la gestion de l'action et/ou réaffectés, 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 compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3. METHODE DE CALCUL

3.1 Ressources humaines

Cette partie explicite la méthode de calcul retenue pour l'estimation des ressources humaines jugées nécessaires [hypothèses concernant la charge de travail, y inclus les métiers spécifiques (profils de postes Sysper 2), les catégories de personnel et les coûts moyens correspondants].

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel
NB: les coûts moyens par catégorie de personnel au siège sont disponibles sur BudgWeb, à l'adresse suivante: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
•Fonctionnaires et agents temporaires 1 ETP en 2020 pour la préparation et la coordination des événements 2 ETP en 2021 pour la gestion de l'appel à propositions 0,5 ETP en 2022 pour les rapports finaux
•Personnel externe

Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel
•Seulement postes financés à charge du budget de la recherche
•Personnel externe

3.2 Autres dépenses administratives

Détailler par ligne budgétaire la méthode de calcul utilisée,
en particulier les hypothèses sous-jacentes (par exemple nombre de réunions par an, coûts moyens, etc.)

RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel
Environ 10 missions dans les États membres en 2021.

Hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel