

Programme Marco Polo II: concours financier d'amélioration des performances environnementales du système de transport de marchandises

2008/0239(COD) - 10/12/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («Marco Polo II»).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : le programme «Marco Polo» est l'un des instruments conçus pour réduire la congestion dans le cadre d'une stratégie cohérente de politique européenne des transports, comprenant l'internalisation des coûts externes et l'utilisation d'instruments basés sur le marché pour refléter l'utilisation des infrastructures

Les conclusions de l'évaluation externe du programme «Marco Polo I» montrent qu'il est très peu probable que le programme puisse atteindre l'objectif qui est prévu dans sa base juridique et qui consiste à éviter ou à transférer vers un autre mode de transport une partie substantielle des prévisions d'accroissement du transport international routier de marchandises en Europe.

L'évaluation externe montre en effet que la mise en œuvre du premier programme «Marco Polo» n'atteint pas son objectif de transfert modal, estimant que cet objectif (12 milliards de tonnes-kilomètres par an) sera réalisé à 64%. Cette situation est corroborée par le taux de réponse au deuxième appel lancé dans le cadre du programme «Marco Polo II», qui montre une nette diminution du volume total de transfert modal proposé. En outre, les nouveaux types d'actions introduits par ce deuxième programme, «Autoroutes de la mer» et «Evitement de trafic», n'ont pas attiré suffisamment de demandes de financement (seulement 9% des propositions en 2007 et 4% en 2008).

Deux mesures ont été déjà prises pour améliorer les résultats du programme sans devoir modifier le règlement : 1°) la gestion du programme a été sous-traitée à une agence exécutive experte en gestion de projets ; 2°) l'intensité du financement des projets a été doublée afin d'attirer davantage de projets, passant de 1 EUR à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret transférées ou évitées. Cependant, ces mesures ne seront pas suffisantes et l'on a proposé une révision ciblée du programme, entraînant:

- une nouvelle amélioration de l'efficacité du programme,
- une répartition plus équilibrée du soutien communautaire entre les types de projet,
- une simplification considérable de la base juridique et de la gestion du programme,
- une réduction significative des dépenses administratives liées à la gestion du programme,
- un effet positif en termes d'avantages pour les zones périphériques et les pays non membres.

Les modifications proposées visent à renforcer l'efficacité du programme en ce qui concerne le nombre de tonnes-kilomètres évitées ou transférées vers un mode de transport autre que la route, afin d'atteindre les objectifs fixés dans la base juridique. Les mesures spécifiques prévoient de stimuler les demandes de financement en augmentant la participation des petites entreprises, particulièrement les entreprises de navigation intérieure, en abaissant les seuils d'éligibilité, en augmentant l'intensité de la subvention et en simplifiant les procédures administratives du programme.

