

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

2008/0239(COD) - 31/03/2009

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil établissant 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).

Les principaux amendements sont les suivants :

Helpdesk en ligne : étant donné que pour la plupart des PME, la procédure de candidature au programme Marco Polo pose des difficultés, les députés suggèrent que la Commission fournisse, le cas échéant, une assistance technique aux candidats afin de faciliter la procédure de demande, par exemple grâce à un helpdesk en ligne.

Communication : la préparation d'un programme Marco Polo III exige une évaluation approfondie des résultats obtenus jusqu'à présent par le programme Marco Polo. Selon les députés, cette analyse doit être soumise au Parlement européen sous forme de communication et servir de base de discussion en vue d'un programme Marco Polo III. Cette communication devrait traiter essentiellement des points suivants:

- les incidences du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) no 1692/2006 établissant le deuxième programme Marco Polo (Marco Polo II) ;
- l'expérience de la gestion du programme par l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (AECI) ;
- la nécessité de différencier les conditions de financement selon le mode de transport sur la base de la sécurité, des performances environnementales et du rendement énergétique ;
- l'efficacité des actions « évitement de trafic routier » ;
- la nécessité d'établir une aide technique fondée sur la demande au stade de la candidature en tenant compte des besoins des petites et des micro-entreprises de transport ;
- la reconnaissance de la récession économique comme un motif exceptionnel d'allongement de la durée des projets ;
- l'abaissement en fonction des produits des seuils d'éligibilité ;
- la possibilité d'indiquer les objectifs des seuils d'éligibilité minimaux concernant les projets proposés en termes de rendement énergétique et d'utilité environnementale, outre le transfert de tonnes-kilomètres ;
- l'opportunité d'inclure l'unité de transport dans la définition du terme « fret » ;
- la mise à disposition d'un bilan annuel complet des projets qui ont été cofinancés ;
- la possibilité d'assurer la cohérence entre le programme Marco Polo, le Plan d'action pour la logistique et le programme RTE-T en adoptant des mesures appropriées visant à coordonner l'allocation des fonds communautaires, en particulier pour les autoroutes de la mer ;
- la possibilité de rendre éligibles les coûts supportés par un pays tiers si l'action est promue par des entreprises d'un État membre ;
-

la nécessité de tenir compte des caractéristiques spécifiques du secteur de la navigation intérieure et de ses petites et moyennes entreprises, notamment grâce à un programme consacré à ce secteur ;

- la possibilité d'étendre le programme aux pays voisins ;
- la possibilité d'adapter davantage le programme aux États membres insulaires ou archipels.

Coûts éligibles : les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne devraient pas dépasser 20% (au lieu de 10%) du total des coûts éligibles pour le projet.

Autoroutes de la mer : le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur des autoroutes de la mer devrait être de 200 millions de tonnes-kilomètres par année (au lieu de 250 millions t-km), à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.

Transfert modal : les députés ont abaissé le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur du transfert modal à 60 millions de tonnes-kilomètres (au lieu de 80 millions t-km). Les seuils devraient être fixés pour une période de 3 ans à un minimum de 25 millions de tonnes-kilomètres (plutôt qu'à 17 millions de tonnes-kilomètres par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention).