

Programme Marco Polo II (2007-2013), concours financier d'amélioration des performances environnementales du transport de marchandises

2004/0157(COD) - 14/05/2013 - Document de suivi

Conformément au règlement (CE) n° 1692/2006, la Commission présente une communication sur les résultats obtenus par les programmes Marco Polo pour la période 2003-2010.

Les performances des programmes ont été évaluées dans le cadre d'une évaluation externe. En outre, la communication donne une vue d'ensemble des prochaines étapes et de la marche à suivre pour un soutien aux services de fret novateurs et durables au cours de la période couverte par le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) pour la période 2014-2020.

Les programmes Marco Polo ont été conçus comme des instruments de financement visant à réduire la congestion routière et à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises. Ils se singularisent par leur transparence, la précision avec laquelle les résultats peuvent être mesurés et le lien direct entre le financement de l'UE et les résultats obtenus.

Principaux constats : le programme Marco Polo I, qui est arrivé à son terme, a généré **environ 434 millions d'euros de bénéfices environnementaux en soulageant les routes européennes de 21,9 milliards de tonnes-kilomètres de fret**. D'autres bénéfices significatifs liés au transfert modal sont attendus pour l'actuel programme Marco Polo II.

Toutefois, **les ambitieux objectifs de transfert modal fixés par le législateur n'ont pas été pleinement atteints** (46% du transfert modal prévu par le programme Marco Polo I). En outre, les programmes sont perçus comme relativement complexes et, dans certains cas, difficiles à utiliser par les entreprises européennes.

Néanmoins, le rapport souligne que le programme Marco Polo est fondé sur des résultats quantifiables et que les paiements sont effectués uniquement pour le transfert modal effectivement réalisé. Étant donné que les solutions de transport intermodal sont plus complexes et plus difficiles à mettre en œuvre qu'un simple système de transport par la route, le programme a été particulièrement sensible aux effets de la crise économique. Par conséquent, **Marco Polo représente un bon exemple d'utilisation efficiente des fonds de l'UE**, même si les objectifs du programme n'ont pas été complètement atteints et le budget alloué pas entièrement dépensé.

L'apport de fonds publics directement sur le marché a également soulevé certains problèmes de concurrence au cours du cycle de vie du programme. Néanmoins, rien ne prouve que les projets financés aient eu de quelconques effets néfastes significatifs en matière de concurrence.

Poursuite du programme et prochaine étapes : Marco Polo est actuellement le seul instrument de financement européen visant à l'amélioration de l'efficacité du transport de marchandises. C'est pourquoi **la Commission juge utile la poursuite de l'aide**. Toutefois, tout nouveau régime d'aide en faveur de services de fret durable devra **tirer les leçons des programmes précédents**.

- **Contexte de la politique des transports** : en mars 2011, la Commission a publié un [Livre blanc sur les transports](#). Parmi les principaux objectifs de la stratégie de l'UE figurent: le déploiement de carburants propres, l'optimisation des performances des chaînes logistiques multimodales et l'utilisation de modes de

transport plus économes en énergie, l'exploitation plus efficace des transports et des infrastructures et le développement de systèmes d'information et de mesures d'incitation fondées sur le marché. Les [nouvelles orientations concernant le réseau transeuropéen de transport \(RTE-T\)](#), adoptées par la Commission en octobre 2011, constitueront le principal cadre pour atteindre les objectifs de la politique des transports exposés dans le Livre blanc.

Pour le cadre financier pluriannuel (CFP) 2014-2020, la Commission a proposé deux piliers à prendre en considération pour l'octroi d'une aide financière à la politique UE des transports.

- **Le pilier «infrastructure»** sera couvert par le [mécanisme pour l'interconnexion en Europe \(MIE\)](#). Dans le cadre de son volet «transports», le MIE est destiné à mettre à niveau l'infrastructure de transport en Europe, à créer les maillons manquants et à supprimer les goulets d'étranglement.
- **Le pilier «innovation»** sera mis en œuvre par les parties intéressées du [nouveau programme de recherche et d'innovation \(Horizon 2020\)](#).

- **Soutien aux services de transport innovants et durables** : au vu des résultats obtenus et compte tenu de l'évolution du contexte politique, le programme Marco Polo II ne sera pas prolongé sous sa forme actuelle. En lieu et place, son successeur sera intégré dans le programme RTE-T révisé. Il sera mis en œuvre à l'aide des instruments de financement prévus par le MIE.

Cette approche conduira à **une mise en œuvre harmonisée et coordonnée de la politique européenne des transports**. Dans ce contexte, le successeur du programme Marco Polo contribuera en particulier à **la gestion et à l'utilisation efficaces de l'infrastructure de transport**, permettant le déploiement de services de transport de marchandises innovants et durables sur le réseau multimodal central, dévolu aux principaux flux de trafic européens.

Ces services devront :

- répondre aux besoins de leurs utilisateurs, être économiquement efficaces, contribuer aux objectifs de réduction des émissions de carbone et de propreté des transports, à la sécurité énergétique et à la protection de l'environnement, être sûrs et sécurisés et respecter des normes de qualité élevées ;
- promouvoir les technologies de pointe et les concepts opérationnels et contribuer à l'amélioration de l'accessibilité à l'intérieur de l'Union ;
- jouer un rôle important de promotion de l'économie européenne vers une croissance durable, en faisant du secteur de la logistique et du transport de marchandises l'un des moteurs de croissance de l'Europe, en renforçant les échanges commerciaux et la mobilité des personnes, en créant des richesses et des emplois et en préservant la compétitivité des entreprises européennes.