

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

2004/0157(COD) - 17/05/2006 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Reinhard **RACK** (PPE-DE, AT), le Parlement européen a approuvé la nouvelle mouture du programme Marco Polo visant à décongestionner le trafic terrestre, à rendre les systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et à promouvoir l'intermodalité dans l'UE.

Bien que la proposition de la Commission ait été favorablement accueillie, le Parlement a adopté un ensemble d'amendements de compromis visant à accroître l'efficacité du programme. Les députés ont souhaité abaisser les seuils d'éligibilité des projets afin de rendre le programme plus accessible aux petites et moyennes entreprises. Le seuil indicatif de subvention minimum est dorénavant fixé à: 2 mios EUR (au lieu de 3 mios EUR) par action à effet catalyseur; 2,5 mios EUR (au lieu de 4 mios EUR) correspondant à un transfert modal de 1,25 milliards de tonnes-kilomètres pour les autoroutes de la mer; 500.000 EUR (au lieu de 1 mio EUR) correspondant à un transfert modal de 250 millions de tonnes-kilomètres pour les actions de transfert modal. Le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic ne doit pas être utilisé pour soutenir des activités entrepreneuriales ou de production qui n'ont pas de rapport direct avec le transport ou la distribution. En outre, l'échange de meilleures pratiques sera encouragé.

A noter que les projets - présentés normalement par un consortium composé d'au moins deux entreprises - pourront, dans le cas d'une liaison de transport avec un pays tiers proche, être présentés par une seule entreprise d'un État membre. Les entités de droit public pourront faire partie d'un consortium lorsqu'elles exercent des activités économiques, conformément à leur législation nationale.

Aux termes du compromis, l'objectif est de produire, avant la fin du programme, un transfert de fret correspondant à une part substantielle de la croissance agrégée annuelle attendue du trafic routier international de fret, mesuré en tonnes-kilomètres, vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation fluviale ou vers une combinaison de ces modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible. Le compromis insiste aussi sur la nécessité de favoriser des innovations techniques dans le domaine du matériel roulant pour réduire la congestion routière. Il souligne que les actions ne devraient pas causer de distorsions de la concurrence, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier ou au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les députés ont également renforcé les mesures liées aux aspects environnementaux des projets et ont souhaité accorder la priorité aux régions sensibles, dont les zones urbaines.

Le programme prendra effet du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2013. L'enveloppe financière a été réduite de 740 mios EUR à **400 mios EUR** à la lumière de la révision à la baisse des perspectives financières.

La Commission informera le Comité au moins deux fois par an sur l'exécution financière du Programme. Ce dernier fera l'objet d'une évaluation à mi-parcours et d'une évaluation finale destinées à estimer sa contribution aux objectifs de la politique communautaire des transports et l'utilisation effective faite des crédits.