




Informations de base	
<p>2004/0157(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Programme Marco Polo II (2007-2013), concours financier d'amélioration des performances environnementales du transport de marchandises</p> <p>Abrogation Règlement (EC) No 1382/2003 2002/0038(COD) Modification 2008/0239(COD)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.04 Transport fluvial 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.20 Développement durable</p>	

Acteurs principaux					
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination	
	TRAN Transports et tourisme		RACK Reinhard (PPE-DE)	07/09/2004	
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination	
	BUDG Budgets		LEWANDOWSKI Janusz (PPE-DE)	26/10/2004	
	CONT Contrôle budgétaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	22/09/2004	
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
	Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
		Transports, télécommunications et énergie		2654	2005-04-21
Transports, télécommunications et énergie		2754	2006-10-12		
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire		
	Energie et transports		BARROT Jacques		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/07/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0478 	Résumé
22/02/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/04/2005	Débat au Conseil		Résumé
22/11/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
15/12/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0408/2005	
16/05/2006	Débat en plénière		
17/05/2006	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0211/2006	Résumé
17/05/2006	Résultat du vote au parlement		
12/10/2006	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
24/10/2006	Signature de l'acte final		
24/10/2006	Fin de la procédure au Parlement		
24/11/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		





Informations techniques

Référence de la procédure	2004/0157(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 1382/2003 2002/0038(COD) Modification 2008/0239(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2 Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/22756

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Amendements déposés en commission		PE360.198	04/07/2005	
Avis de la commission	BUDG	PE360.048	14/07/2005	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0408/2005	15/12/2005	

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0211/2006	17/05/2006	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final		03620/4/2006	24/10/2006	
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2004)0478 	14/07/2004	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2006)2902	22/06/2006	
Document de suivi		COM(2007)0770 	05/12/2007	Résumé
Document de la Commission (COM)		COM(2013)0278 	14/05/2013	Résumé
Document de travail de la Commission (SWD)		SWD(2013)0174 	14/05/2013	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0247/2005 JO C 234 22.09.2005, p. 0019-0024	09/03/2005	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final
Règlement 2006/1692 JO L 328 24.11.2006, p. 0001-0013
Résumé

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

2004/0157(COD) - 05/12/2007

La Commission européenne a présenté son 1er rapport d'activité sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables. Le programme, qui couvre la période 2006-2013, porte essentiellement sur 5 domaines stratégiques: i) l'amélioration

des conditions du marché, ii) la modernisation de la flotte, iii) le développement du capital humain, iv) le renforcement de l'image et v) la modernisation des infrastructures.

Mise en œuvre du programme : depuis la publication de la communication sur le programme NAIADES, la législation suivante a été adoptée:

- la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ;
- le règlement financier RTE (CE) n° 680/2007, qui fait passer le taux de financement de 10% à 20% pour les projets prioritaires et les projets RIS, et à 30% maximum pour les tronçons transfrontaliers ;
- le programme «Marco Polo II» (règlement (CE) n° 1692/2006), qui continuera de promouvoir le transfert du transport de marchandises de la route vers d'autres modes de transport ;
- la mise à jour de la directive 80/1119/CEE relative au relevé statistique des transports de marchandises par voies navigables intérieures.

En vue d'**améliorer les conditions du marché**, la Commission a commandé un inventaire des systèmes d'aide disponibles au niveau européen afin d'assister le secteur qui est caractérisé par un grand nombre de PME. Elle envisage également la mise en place de guichets spécifiques pour les entreprises de transport fluvial. Fin 2006, la Commission a décidé que la règle *de minimis* concernant les aides d'État de la CE s'appliquerait également au secteur du transport. Un recensement des obstacles administratifs et réglementaires a par ailleurs été entrepris (les résultats seront présentés en 2008). S'agissant de la modernisation de la flotte, la Commission a présenté une proposition de directive concernant le transport de marchandises dangereuses, y compris par voies de navigation intérieure et a proposé de réduire la teneur maximale admissible en soufre des gazoles. La Commission juge également essentiel d'améliorer l'image de la navigation intérieure. Enfin, le transport par voies navigables ne peut être efficace que s'il existe des infrastructures en bon état et aux dimensions appropriées. La Communauté contribue à cet objectif au moyen de programmes tels que les réseaux transeuropéens.

Tous les **États membres** concernés participent activement à la politique du transport fluvial intérieur. La portée des mesures varie selon la situation spécifique, les traditions et les priorités nationales des États membres. Ces mesures sont essentiellement axées sur des systèmes d'aide améliorant la mise en place de nouveaux services dans le domaine du transport de conteneurs ou du transport de déchets dans les zones métropolitaines. Les efforts portent également sur la modernisation de la flotte. Dans le domaine des infrastructures fluviales, l'accent est mis sur l'entretien du réseau et des infrastructures connexes, y compris l'amélioration des terminaux intermodaux et la création d'installations modernes de transbordement.

En 2006 et 2007, le **dialogue social sectoriel** a obtenu des résultats dans deux domaines majeurs: l'aménagement du temps de travail et les exigences de qualification professionnelle valable à l'échelle de l'UE.

Aide financière : le Conseil a invité la Commission, dans ses conclusions de juin 2006, à soumettre une proposition de **fonds européen** pour l'innovation dans le transport par voies navigables, qui devrait être coordonné avec les programmes nationaux des États membres. Dans sa résolution d'octobre 2006, le Parlement européen a invité la Commission à établir, en coopération étroite avec le secteur, les conditions dans lesquelles ce fonds devrait être créé (voir [INI/2006/2085](#)).

Le futur programme du fonds d'innovation serait avant tout destiné aux transporteurs et aux opérateurs par voies navigables. Il pourrait définir des mesures de financement éligibles qui inciteraient les entreprises à : i) établir de nouveaux services marchands et de transport dans le secteur du transport fluvial; ii) moderniser la flotte en vue d'améliorer les performances des navires en matière de sécurité, d'efficacité et de respect de l'environnement; iii) renforcer le capital humain par des mesures de formation et d'éducation, et iv) améliorer l'image du secteur par des actions de relations publiques. Le programme pourrait s'échelonner de 2009 à 2013. Parallèlement, l'aide financière resterait disponible pour les services de navigation intérieure au titre du programme Marco Polo.

Le rapport note également que fonds de réserve de navigation intérieure créé par le règlement (CE) n° 718/1999 n'a pas servi depuis presque 10 ans. Son utilisation nécessiterait l'adoption d'un nouvel instrument juridique et permettrait de mettre en place un programme de soutien au secteur à l'échelle communautaire. Le fonds de réserve avoisine aujourd'hui les 40 Mios EUR.

Moderniser la structure organisationnelle : la Commission a procédé à une analyse d'impact et à des consultations des parties intéressées en ce qui concerne 4 options : *Option 1*: coopération accrue mais cadre institutionnel inchangé ; *Option 2*: adhésion de la Communauté aux commissions du Rhin et du Danube ; *Option 3*: convention paneuropéenne ; *Option 4*: agence européenne. L'analyse d'impact montre que, malgré les insuffisances du cadre actuel, aucune option ne présente un avantage clair sur le plan législatif, institutionnel ou administratif. Dans les circonstances actuelles, la Commission juge préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants tout en modernisant et en coordonnant les méthodes et les relations de travail. S'agissant du développement de politiques stratégiques, la Commission européenne s'efforcera de jouer davantage un rôle de coordination.

Conclusion : bien que le programme d'action NAIADES ne soit en place que depuis un an et demi, la perception politique du transport par voies navigables s'est renforcée au niveau non seulement de l'UE mais aussi des États membres et du secteur maritime. La Commission a l'intention de maintenir l'élan créé par son initiative. Au cours des prochaines années, des actions seront prises dans les domaines suivants:

Financement : à la suite de l'analyse d'impact/de l'évaluation ex ante et des consultations de parties prenantes, une base juridique pour «un fonds d'innovation dans le transport fluvial», y compris les modalités d'exécution, sera élaborée. En fonction des résultats et de la nouvelle consultation avec les organisations professionnelles et les États membres, la Commission pourrait présenter une proposition en 2008. Cette action serait complétée par un manuel de financement (publié en 2008) et éventuellement par des orientations spéciales en matière d'aides d'État.

Facteur humain : des dispositions spécifiques sur le temps de travail et la définition d'exigences en matière de qualification professionnelle valable dans toute l'UE devraient être adoptées dans le cadre du dialogue social. Ces résultats pourraient être complétés par des propositions législatives concernant l'harmonisation des exigences en matière d'équipage ainsi qu'un certificat de conduite uniforme, valable sur toutes les voies d'eau communautaires.

Cadre réglementaire et administratif : afin de surmonter les obstacles administratifs et réglementaires, les résultats de l'étude en question seront évalués et utilisés dans la mesure du possible en coopération avec les administrations des États membres et les parties concernées.

Amélioration de l'infrastructure : en plus de la mise en œuvre coordonnée des SIF, un plan de développement indicatif pour l'amélioration et l'entretien des voies navigables et des ports intérieurs sera élaboré, en tenant compte également de la politique portuaire européenne, en collaboration étroite avec les États membres. Cet exercice prendra également en considération diverses exigences, notamment environnementales, et s'appuiera sur le dialogue actuel entre les commissions internationales de navigation et de protection du Rhin et du Danube.

Aide organisationnelle : afin de faciliter la mise en œuvre coordonnée du programme NAIADES, la Commission cherchera l'appui d'une plateforme réunissant toutes les parties concernées, les États membres, les commissions fluviales et l'industrie, éventuellement sous la forme d'un « groupe de réflexion sur le transport par voies navigables ».

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

2004/0157(COD) - 24/10/2006 - Acte final

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 LÉGISLATIF : Règlement 1692/2006/CE du Parlement européen et du Conseil établissant le deuxième programme «Marco Polo» et abrogeant le règlement 1382/2003/CE.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement 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.

Le programme Marco Polo II, qui couvre la période 2007-2013, constitue une version élargie du premier programme. La couverture géographique de ce nouveau programme est plus large que celle du premier et deux nouveaux types d'action sont proposés, à savoir les actions "autoroutes de la mer" et les actions visant à éviter du trafic.

Le programme vise à accroître l'intermodalité, réduire la congestion routière et améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises au sein de l'UE. Pour atteindre cet objectif, le programme soutiendra des actions dans le domaine du transport de marchandises, de la logistique et des autres marchés s'y rapportant, en tenant compte des besoins des petites et moyennes entreprises (PME). Le programme contribuera à transférer au moins la croissance agrégée attendue du transport routier international de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure ou une combinaison des modes de transport où les parcours routiers sont aussi courts que possible.

Les cinq types d'actions pouvant bénéficier d'un financement au titre du programme Marco Polo II sont les suivants: i) les actions à effet catalyseur, ii) les actions "autoroutes de la mer", iii) les actions de transfert modal, iv) les actions visant à éviter du trafic et v) les actions d'apprentissage en commun.

Le concours financier communautaire apporté aux actions couvertes par le Programme n'empêche pas l'octroi aux mêmes actions d'aides d'État au niveau national, régional ou local, dans la mesure où ces aides sont compatibles avec le régime des aides d'État prescrit par le traité et dans les limites cumulatives fixées pour chaque type d'action. Le total des aides octroyées sous forme d'aides d'État et de financement communautaire pour les infrastructures auxiliaires n'excède pas 50 % des coûts éligibles.

Le niveau général des seuils des montants contractuels et du volume de trafic transféré est fixé à 2 Mios EUR par action à effet catalyseur, à 2,5 Mios EUR pour les actions "autoroutes de la mer", à 0,5 Mio EUR pour les actions de transfert modal, à 1 Mio EUR pour les actions visant à éviter du trafic et à 250.000 EUR pour les actions d'apprentissage en commun

L'enveloppe financière allouée au programme est fixée à 400 Mios EUR (chiffres de 2004).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 14/12/2006.

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.

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

2004/0157(COD) - 21/04/2005

Dans l'attente de la première lecture du Parlement européen, le Conseil a adopté à l'unanimité une orientation générale partielle sur la proposition de règlement établissant le deuxième programme "Marco Polo" (2007-2013) pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises. Il s'agit d'une orientation générale partielle car le Conseil n'adoptera une décision sur l'enveloppe budgétaire de ce Programme que lorsqu'une décision aura été prise concernant les perspectives financières pour la période 2007-2013.

Le Conseil a convenu de modifier le niveau général des seuils fixés en termes de valeur de contrat et du volume de trafic transféré de la façon suivante :

- Action à effet catalyseur : 2 mios EUR (proposition de la Commission : 3 mios EUR) ;
- Autoroutes de la mer : 2,5 mios EUR; 1,25 milliards tonnes-km (proposition de la Commission : 4 mios EUR ; 2 milliards tonnes-km) ;
- Transfert modal : 0,5 mios EUR; 250.000 tonnes-km (proposition de la Commission : 1 mio EUR ; 500.000 tonnes-km) ;
- Évitement du trafic : 1 mio EUR ; 500.000 tonnes-km (sans changement) ;
- Apprentissage en commun : 250.000 EUR (sans changement).

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

2004/0157(COD) - 14/07/2004 - 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 système de transport en Europe doit affronter des défis considérables au cours de la prochaine décennie. Les prévisions en matière d'accroissement du fret routier en 2013 dépassent 60% dans l'Union européenne, et un doublement est prévu pour les 10 nouveaux états membres en 2020. Les résultats se traduisent par la congestion, une dégradation de l'environnement, des accidents, et le danger d'une perte de compétitivité pour l'industrie européenne, qui a besoin pour la gestion de ses chaînes d'approvisionnement de s'appuyer sur des systèmes de transport rentables et fiables. Dans ce contexte, un recours plus fort à l'intermodalité est nécessaire. Pour répondre à ces défis majeurs, le Programme « Marco Polo II » renouvelé et adapté est proposé pour les prochaines perspectives financières (2007-2013). En se fondant sur les mécanismes confirmés du programme actuel, la Commission propose deux nouveaux types d'action : les Autoroutes de la Mer et les actions d'Évitement du Trafic. Elles devraient conduire actuellement à la réduction du fret routier international. Marco Polo II élargit également le champ du programme à tous les voisins de l'Union européenne, met l'accent sur le rôle du fret ferroviaire et clarifie l'étendue de certaines mesures d'infrastructure.

Le nouveau programme devrait déplacer plus de 140 milliards de tonnes kilomètres de fret en provenance de la route (correspondant à 7 millions de trajets de 1000 kilomètres par camion) et réduira les émissions de CO₂ de 8.400 millions de kg. En termes de dommage évité à l'environnement, de réduction du nombre d'accidents, d'économie d'énergie et de dégâts causés à l'infrastructure, les bénéfices attendus sont d'environ 5 milliards EUR. 1 Euro de subvention accordé à Marco Polo II devrait ainsi générer plus de 6 Euros en termes de bénéfice social et environnemental pour la société.

IMPLICATIONS FINANCIERES :

- lignes budgétaires : EX-06.0207 et 06.01 04.01

- enveloppe budgétaire globale : 740 mios EUR pour la période 2007-2013 (dont 37 mios EUR au titre de l'assistance technique et administrative), soit approximativement 106 mios EUR par an ;

- incidence sur les ressources humaines : 13 mios EUR pour l'ensemble de la période, soit approximativement 1,8 mios EUR par an. Total : 753 mios EUR.

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 prochaines 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 efficiente 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.