

E 4177

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 18 décembre 2008

Annexe au procès-verbal de la séance
du 18 décembre 2008

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement (CE) n° ... /2008 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 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 »).

COM (2008) 847 final.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 15 décembre 2008 (16.12)
(OR. en)**

17294/08

**Dossier interinstitutionnel:
2008/0239 (COD)**

**TRANS 483
MAR 264
CADREFIN 24
ENV 1016
CODEC 1854**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne
En date du: 11 décembre 2008
Objet: Proposition de règlement (CE) n° ... /2008 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1692/2006 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 délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2008) 847 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 10.12.2008
COM(2008) 847 final

2008/0239 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT (CE) n° ... /2008 du PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

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»)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{ SEC(2008)3021 }
{ SEC(2008)3022 }

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTENU DE LA PROPOSITION

1.1. Motivation et objectifs de la proposition

Le deuxième programme «Marco Polo» n'atteint pas totalement les objectifs fixés dans sa base juridique en ce qui concerne le transport modal et l'évitement de trafic. Même si le programme donne réellement lieu à un transfert modal significatif, tant les résultats du deuxième appel à propositions lancé en 2008 dans le cadre du programme «Marco Polo II» que 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.

La mise en œuvre du premier programme «Marco Polo» n'atteint pas son objectif de transfert modal, comme il ressort d'une évaluation externe estimant que cet objectif¹ sera réalisé à 64 %. Ce taux de réussite est corroboré 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 «Évitement de trafic», n'ont pas attiré suffisamment de demandes de financement (seulement 9 % des propositions en 2007 et 4 % en 2008).

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.

Évaluation du programme

L'article 14 du règlement dispose que la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation sur les résultats obtenus par le programme «Marco Polo» au cours de la période allant de 2003 à 2006. Si ce rapport fait apparaître la nécessité d'ajuster le programme «Marco Polo II», la Commission doit soumettre des propositions en ce sens.

Le programme a donc fait l'objet d'une évaluation indépendante² en 2007. Les conclusions des évaluateurs sont les suivantes:

- Le programme représente une stratégie appropriée pour contribuer à un système de transport efficace et durable, présentant des complémentarités avec d'autres interventions de la CE.

¹ 12 milliards de tonnes-kilomètres par an pour le programme «Marco Polo I».

² Évaluation réalisée par Ecorys, voir

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- Son utilité pour réduire efficacement la congestion routière devrait recevoir davantage d'importance et de visibilité.
 - Il exerce un effet de levier puissant pour générer des investissements commerciaux importants. Chaque euro de subvention prévue entraîne 20 EUR des coûts éligibles.
 - Il devrait entraîner un transfert de 30,6 milliards de tonnes-kilomètres (tkm), ce qui correspond à 64 % de son objectif.
 - Il n'a engagé que 73 % du budget disponible.
 - Il devrait entraîner des bénéfices externes s'élevant à 650 millions EUR en termes de réductions des coûts dus à la congestion, des coûts environnementaux, des coûts liés à la sécurité des transports et d'autres coûts.
 - Les formalités d'évaluation des propositions et les procédures à suivre avant la signature du contrat sont perçues par les candidats comme étant complexes, non transparentes et nécessitant un grand laps de temps entre les négociations relatives au contrat et la signature de ce dernier.
 - Les contacts entre la Commission et les bénéficiaires du projet étaient très limités.
- Les évaluateurs ont émis les recommandations suivantes:
 - Prolonger la durée maximale des projets.
 - Abaisser les seuils pour les projets de navigation intérieure encourageant le transfert modal.
 - Renforcer la visibilité du programme.
 - Accroître la visibilité de l'aspect lié à la réduction de la congestion routière dans la phase d'évaluation des propositions.
 - Proposer des guides conviviaux permettant aux candidats et aux bénéficiaires de comprendre parfaitement les règles à suivre lors de la demande de financement et la gestion des projets.

1.2. Contexte général

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.

D'après l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports³, le coût total de la congestion est estimé à 1 % du PIB de l'UE, et son coût environnemental à 1,1 %. L'un des instruments prévu par la politique européenne des transports pour réduire ces coûts est le programme

³ COM(2006) 314 final.

«Marco Polo». Plus il remportera de succès, plus les coûts liés à la congestion et les coûts environnementaux se rétracteront.

L'évaluation externe du programme «Marco Polo I» estime que l'objectif consistant à transférer des tonnes-kilomètres vers un mode de transport autre que la route est réalisé à 64 %. Si aucune mesure n'est prise et compte tenu de la diminution du nombre de propositions et de projets réussis, ce pourcentage sera par conséquent, dans le meilleur des cas, identique pour le programme «Marco Polo II». Cela signifierait l'échec de l'objectif visant à éviter ou transférer une part substantielle de l'augmentation du fret routier international estimée à 60 %⁴, équivalant à 20,5 milliards de tonnes-kilomètres par an en termes absolus. Il en résultera des conséquences négatives en termes de surcoûts des infrastructures routières, d'accidents, de congestion du réseau routier, de pollution à l'échelle locale et mondiale, d'atteintes à l'environnement et de manque de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique.

1.3. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

La base juridique actuelle du programme est le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 2006, 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»), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003.

1.4. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La politique des transports de l'UE vise à offrir un niveau élevé de mobilité aux personnes et entreprises dans toute l'Union, tout en protégeant l'environnement contre les répercussions néfastes des transports. Cet objectif est réalisé en créant une panoplie d'instruments politiques qui encouragent le passage à des modes de transport plus favorables à l'environnement, en optimisant chaque mode de transport et en recherchant l'efficacité des différents modes, utilisés seuls et en combinaison; l'ensemble de ces efforts devrait aboutir à une utilisation optimale et durable des ressources.

Dans ce contexte, on distingue deux types de mesures:

- des mesures destinées à accroître la compétitivité et l'efficacité environnementale de tous les modes de transport, particulièrement ceux qui sont moins saturés et moins néfastes pour l'environnement, à savoir, le transport maritime, ferroviaire et fluvial;
- des mesures destinées à accroître la capacité et l'efficacité de l'ensemble du système de transport au moyen du financement du RTE -T (réseau transeuropéen de transport), des fonds de la politique de cohésion (Fonds européen de développement régional et Fonds de cohésion) et des investissements réalisés par les États membres et les opérateurs privés.

Les mesures précitées visent à parvenir progressivement à une répartition plus efficace et plus favorable à l'environnement des flux de marchandises entre les différents modes de transport,

⁴ Modèle PRIMES, inclus dans le rapport de la Commission intitulé «European Energy and Transport - Trends to 2030» (Tendances européennes dans les domaines de l'énergie et des transports à l'horizon 2030).

mais il faudra plusieurs années pour qu'elles se concrétisent et le programme «Marco Polo» est la seule action au niveau communautaire qui encourage à très court terme une répartition des flux de marchandises plus acceptable pour l'environnement.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties intéressées

Le 4 avril 2008, une consultation publique a été lancée sur le site web de l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (EACI), qui gère le programme au nom de la Commission. Un courriel annonçant cette publication a été envoyé à deux reprises à une liste de plus de 1500 contacts, comprenant des représentants de l'industrie intervenant dans l'élaboration et la gestion de projets «Marco Polo». Le 28 avril 2008, la consultation a été présentée lors d'une réunion du réseau de promotion et des correspondants pour le transport maritime à courte distance. Le 23 mai 2008, la consultation a été présentée à la réunion du comité «Marco Polo».

La consultation externe était ouverte du 4 avril au 30 mai 2008. Treize questions précises ont été posées en vue d'évaluer dans quelle mesure les modifications proposées par la Commission étaient acceptables. Le questionnaire contenait en outre une dernière question ouverte permettant de formuler des commentaires d'ordre général. 97 contributions ont été reçues au total, provenant de 20 États membres plus la Norvège et la Serbie. Seuls 12 % des répondants n'avaient pas présenté ou ne prévoyaient pas de présenter de demande «Marco Polo», de sorte que la contribution est jugée apporter une valeur ajoutée importante.

Les deux réunions annuelles du comité du programme «Marco Polo» des États membres lui ont permis d'être impliqué de manière continue dans la consultation.

2.2. Recueil et utilisation de l'expertise

L'analyse d'impact a été effectuée sur la base de l'évaluation du programme «Marco Polo» (2003-2006) réalisée par Ecorys en novembre 2007. Une deuxième source d'expertise externe provient du rapport intermédiaire d'une étude réalisée par Price Waterhouse Coopers, qui concerne une analyse d'impact relative à la création d'un fonds d'innovation pour le secteur de la navigation intérieure et qui comprend une évaluation des effets qu'entraînerait une modification du règlement «Marco Polo II».

2.3. Analyse d'impact

L'analyse d'impact a conclu qu'une révision ciblée de la base juridique en appliquant toutes les mesures proposées apporterait une valeur ajoutée considérable, car elle permettrait:

- d'améliorer l'efficacité du programme en termes de tonnes-kilomètres évitées ou transférées;
- d'obtenir une répartition plus équilibrée du transfert modal et de l'évitement de trafic entre les modes de transport et les types de projets;
- de simplifier la base juridique et la gestion du programme, avec la réduction des charges et frais administratifs qui en découle, et d'attirer ainsi un plus grand nombre de sociétés ainsi que des entreprises plus petites qui sont actuellement effrayées par la complexité du programme ou ne sont tout simplement pas équipées pour gérer cette complexité;

- de produire des effets positifs en termes de répartition multidimensionnelle des effets.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé de l'action proposée

Les modifications proposées visent une révision limitée de la base juridique du deuxième programme «Marco Polo» (règlement (CE) n° 1692/2006), afin d'en accroître l'efficacité au niveau de ses objectifs de transfert modal et d'évitement de trafic et, mesurés en tonnes-kilomètres. Quatre types de modifications sont proposés. premièrement, des mesures visant à faciliter la participation des petites entreprises; deuxièmement, des mesures abaissant les seuils d'éligibilité exprimés en tonnes-kilomètres; troisièmement, un relèvement de l'intensité de l'aide financière; et quatrièmement, une simplification des procédures du programme.

3.2. Base juridique

L'article 71, paragraphe 1, et l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne fixent le cadre de l'intervention communautaire dans les transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres.

3.3. Principe de subsidiarité

Le programme «Marco Polo» cherche à avoir un impact sur les transports routiers internationaux. Dans la mesure où les objectifs de transport modal ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la portée du programme, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité puisque l'intervention communautaire est nettement inférieure à ses effets. L'intensité maximale actuelle de la subvention est de 1 euro par 500 tonnes-kilomètres transférées vers un autre mode de transport que la route, à comparer à l'économie de coûts externes réalisée grâce à ce transfert modal, s'élevant à 9,15 euros en moyenne. Même en actualisant l'intensité de la subvention pour la porter à un maximum de 2 euros, le principe de proportionnalité de l'intervention communautaire est maintenu. Par ailleurs, l'expérience tirée du programme montre qu'un euro de subvention «Marco Polo» implique environ 20 euros en investissements dans des projets visant la mise en place d'un système de transports plus respectueux de l'environnement.

3.5. Choix des instruments

Instrument proposé: Règlement

Le règlement proposé modifie le règlement (CE) n° 1692/2006 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»), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003.

RÈGLEMENT (CE) n° ... /2008 du PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

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»)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EE E)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁷,

considérant ce qui suit:

- (1) La communication⁸ de la Commission intitulée «Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne» met en lumière le potentiel du deuxième programme «Marco Polo» en tant que source de financement permettant d'offrir aux transporteurs confrontés à la congestion du réseau routier des alternatives faisant appel à d'autres modes de transport. Le deuxième programme «Marco Polo» est donc un élément fondamental de la politique des transports en vigueur.
- (2) Si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va globalement augmenter de plus de 60 % d'ici à 2013. Cela se traduirait, d'ici à cette date, par une augmentation du fret routier international estimée à 20,5 milliards de tonnes-kilomètres par an pour les 25 États membres de l'Union européenne, avec des conséquences négatives sous la forme de surcoûts des infrastructures routières, d'accidents, de congestion du réseau, de pollution à l'échelle locale et mondiale, d'atteintes à l'environnement et de manque de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique.

⁵ JO.....

⁶ JO ...

⁷ JO ...

⁸ COM(2006) 314 final.

- (3) Pour faire face à cet accroissement du fret routier, le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure doivent être utilisés plus encore qu'aujourd'hui et il est nécessaire de stimuler davantage d'initiatives vigoureuses émanant du secteur du transport et de la logistique, d'encourager de nouvelles approches et de favoriser l'utilisation des innovations techniques dans l'ensemble de nos modes de transport et dans leur gestion.
- (4) Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 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»), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003⁹, la Commission est tenue de procéder à une évaluation du programme «Marco Polo II» et de soumettre des propositions visant à ajuster le programme le cas échéant.
- (5) Une évaluation externe des résultats du premier programme «Marco Polo» a estimé que le programme ne réaliserait pas ses objectifs en ce qui concerne le transport modal et a émis certaines recommandations en vue d'en améliorer l'efficacité.
- (6) La Commission a effectué une analyse d'impact des mesures proposées par l'évaluation externe et d'autres mesures destinées à accroître l'efficacité du programme. Cette analyse a fait apparaître la nécessité d'apporter un certain nombre de modifications au règlement (CE) n° 1692/2006 afin de faciliter la participation des petites entreprises, d'abaisser les seuils d'éligibilité applicables aux projets, d'accroître l'intensité de l'aide financière et de simplifier la mise en œuvre du programme et les procédures administratives.
- (7) Il convient d'intensifier la participation des petites entreprises au programme en autorisant les transporteurs à présenter une demande de financement de manière isolée et en abaissant les seuils d'éligibilité pour les propositions présentées par des entreprises de navigation intérieure.
- (8) Les seuils d'éligibilité applicables aux propositions de financement devraient être abaissés et être exprimés en tonnes-kilomètres transférées par an, sauf pour les actions d'apprentissage en commun. Il n'est plus nécessaire d'appliquer un seuil spécifique aux actions d'évitement de trafic et une durée minimale de projet est établie pour ce type de projets ainsi que pour les projets à effet catalyseur et les projets liés aux autoroutes de la mer.
- (9) L'intensité du financement devrait être rehaussée en introduisant une définition du «fret», afin d'inclure l'élément de transport dans le calcul du transfert modal, et en autorisant des prolongations exceptionnelles de la durée maximale des projets dont la mise en route a subi des retards. Il conviendrait de refléter le renforcement de l'intensité du financement, portée de 1 euro à 2 euros, selon la procédure indiquée à l'annexe I, point 2, lettre d).
- (10) Afin de simplifier la mise en œuvre du programme, l'annexe II du règlement (CE) n° 1692/2006 relative aux conditions de financement applicables aux infrastructures

⁹ JO L 328 du 24.11.2006, p. 1.

auxiliaires devrait être supprimée. En outre, la procédure de comité appliquée pour la sélection annuelle des projets à financer devrait être éliminée et les modalités de sélection des projets devraient être applicables pour plusieurs années.

- (11) Il conviendrait d'établir un lien plus précis entre le programme et le cadre du réseau transeuropéen de transport pour les autoroutes de la mer, et d'étendre les considérations environnementales de manière à englober l'ensemble des coûts externes des actions.
- (12) Le règlement (CE) n° 1692/2006 devrait donc être modifié en conséquence.
- (13) Afin d'assurer que les mesures prévues dans le présent règlement puissent être appliquées avec toute la diligence requise, le présent règlement devrait entrer en vigueur dès que possible après son adoption,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1692/2006 est modifié comme suit:

1. A l'article 2, le point p) suivant est ajouté:

«"fret": aux fins des calculs du transfert modal, les marchandises transportées plus l'unité de transport, y compris ses parties motorisées. Les unités de transport vides qui sont transportées sur une autre unité de transport sont considérées comme du fret aux fins du calcul du transfert modal.»

2. À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les actions sont présentées par des entreprises établies dans les États membres ou dans les pays participants, selon les dispositions de l'article 3, paragraphes 3 et 4.»

3. L'article 5 est modifié comme suit:

- a) Au paragraphe 1, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«les actions en faveur des autoroutes de la mer; au sein de l'Union européenne, de telles actions correspondent aux caractéristiques du projet prioritaire relatif aux autoroutes de la mer défini dans le cadre de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ¹⁰;»

- b) Au paragraphe 2, la seconde phrase est supprimée.

4. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Modalités

¹⁰ JO L 228 du 9.9.1996, p.1.

Les modalités relatives aux procédures de présentation et de sélection des actions sont adoptées une seule fois pour toute la durée de vie du programme conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.»

5. À l'article 7, la seconde phrase est supprimée.
6. L'article 9 est modifié comme suit:
 - (a) Au premier paragraphe, point d), les termes «des mérites environnementaux relatifs des actions» sont remplacés par «des mérites relatifs des actions en ce qui concerne la réduction des coûts externes».
 - (b) Le deuxième alinéa est supprimé.
7. À l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«La Commission soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport d'évaluation des résultats obtenus par le programme Marco Polo pour la période 2003-2009, au plus tard le 30 juin 2011.»
8. Au paragraphe 15, second alinéa, la seconde phrase est supprimée.

Article 2

1. L'annexe I du règlement (CE) n° 1692/2006 est remplacée par le texte de l'annexe du présent règlement.
2. L'annexe II du règlement (CE) n° 1692/2006 est supprimée.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE I

Conditions de financement et exigences visées à l'article 5, paragraphe 2

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
1. Conditions de financement	a) L'action à effet catalyseur atteint ses objectifs en une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;	a) L'action en faveur des autoroutes de la mer (AdM) atteint ses objectifs en une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;	a) L'action en faveur du transfert modal atteint ses objectifs en une période maximale de 36 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;	a) L'action visant à éviter du trafic atteint ses objectifs sur une période maximale de 60 mois et reste viable après cette période, comme prévu par un plan de développement réaliste;	a) L'action d'apprentissage en commun entraîne une amélioration des services commerciaux offerts sur le marché, en particulier en promouvant et/ou en facilitant l'évitement de trafic routier ou le transfert modal de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, par l'amélioration de la coopération et le partage des savoir-faire; elle durera au maximum 24 mois;

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	b) l'action à effet catalyseur est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits ou les services rendus;	b) l'action en faveur des AdM est novatrice à l'échelon européen, que ce soit dans la logistique, la technologie, les méthodes, l'équipement, les produits, l'infrastructure ou les services rendus. Il est également tenu compte de la grande qualité du service, de la simplification des procédures et inspections conformes aux normes de sécurité et de sûreté, du bon accès aux ports, de connexions efficaces avec l'hinterland ainsi que de services portuaires flexibles et efficaces;	b) l'action en faveur du transfert modal de l'entraîne pas de la distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt commun sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier et au sein de chacun d'entre eux;	b) l'action visant à éviter du trafic est novatrice à l'échelon européen en termes d'intégration de la logistique de production de la logistique de transport;	b) l'action est novatrice à l'échelon européen;

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	<p>c) l'effet attendu des actions à effet catalyseur est d'aboutir à un transfert modal réel, quantifiable et durable de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure;</p>	<p>c) les actions en faveur des AdM ont pour objectif d'encourager le fret pour de très grands volumes et à haute fréquence par courte distance, en ce compris des combinés fret/passagers, le cas échéant, ou une combinaison de courte distance avec d'autres modes de transport, où les parcours courts que possible. L'action de préférence, inclure des services de transport de marchandises par transport ferroviaire et/ou navigation intérieure;</p>	<p>c) l'action en faveur du transfert modal propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs;</p>	<p>c) l'action visant à éviter du trafic a pour but d'encourager une plus grande efficacité du transport international de marchandises sur les marchés européens, sans entraver la croissance économique, insistant sur les modifications de production et/ou de distribution de manière à aboutir à des distances plus courtes, des coefficients de remplissage plus importants, moins de trajets à vide, une réduction du volume et/ou du poids, des flux de déchets réduits, ou tout autre effet conduisant à une</p>	<p>c) l'action n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport autres que le transport routier et au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;</p>

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d) réduction significative du trafic routier de marchandises, tout en veillant à ne pas porter préjudice aux capacités de production ou d'emploi.	Article 5, paragraphe 1, point e)

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	d) l'action à effet catalyseur propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission;	d) l'effet attendu des actions en faveur des AdM est d'aboutir à un transport modal réel, quantifiable et durable supérieur aux prévisions d'accroissement du transport routier de marchandises, du transport routier vers le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure ou le transport ferroviaire;	d) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire;		d) l'action d'apprentissage en commun propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	e) l'action à effet catalyseur n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, 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;	e) l'action en faveur des AdM propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes et prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission;		d) l'action visant à éviter du trafic propose un plan réaliste précisant les étapes concrètes prévues pour atteindre ses objectifs et détermine les besoins en assistance au pilotage de la Commission.	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	f) lorsque l'action impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire;	f) l'action en faveur des AdM n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier entre les modes de transport routier et aérien, le routier ou au sein de chacun d'entre eux, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;		e) l'action visant à éviter du trafic n'entraîne pas de distorsion de la concurrence sur les marchés concernés, en particulier en ce qui concerne les modes de transport autres que le transport routier, dans une mesure contraire à l'intérêt commun;	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
		g) lorsque l'action en faveur des AdM impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire;		f) lorsque l'action visant à éviter du trafic impose de recourir à des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium, le candidat apporte la preuve que la procédure de sélection desdits services est transparente, objective et non discriminatoire;	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
2. Financement : importance et étendue	<p>Article 5, paragraphe 1, point a)</p> <p>a) Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 10 % du total des coûts éligibles pour le projet.</p>	<p>Article 5, paragraphe 1, point b)</p> <p>a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur des AdM est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 10 % du total des coûts éligibles pour le projet.</p>	<p>Article 5, paragraphe 1, point c)</p> <p>a) Le concours financier communautaire aux actions en faveur du transfert modal est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 10 % du total des coûts éligibles pour le projet.</p>	<p>Article 5, paragraphe 1, point d)</p> <p>a) Le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic est limité à 35 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action. Les coûts éligibles relatifs aux infrastructures auxiliaires ne dépassent pas 10 % du total des coûts éligibles pour le projet.</p>	<p>Article 5, paragraphe 1, point e)</p> <p>a) Le concours financier communautaire aux actions d'apprentissage en commun est limité à 50 % au maximum du total des dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs d'une action et résultant de celle-ci. Ces dépenses sont éligibles à un concours financier communautaire dans la mesure où elles ont directement trait à la mise en œuvre de l'action.</p>

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé. La participation au financement du coût des actifs est subordonnée à l'obligation d'utiliser ces actifs pendant la durée du concours financier et principalement au profit de l'action, selon les modalités définies dans la convention de subvention.	Les dépenses encourues à compter de la date de présentation d'une candidature dans le cadre de la procédure de sélection sont éligibles à un concours financier communautaire, à condition que le financement communautaire ait été définitivement approuvé.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	b) le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic ne doit pas être utilisé pour soutenir des activités commerciales ou de production qui n'ont pas de rapport direct avec le transport ou la distribution.	
	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	b) le concours financier communautaire, déterminé par la Commission sur la base de la tonne-kilomètre transférée de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, est initialement fixé à 2 EUR par 500 tonnes-kilomètres de fret routier transféré. Ce montant peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	c) le concours financier communautaire est initialement fixé à 2 EUR par évitement de 500 tonnes-kilomètres ou de 25 véhicules-kilomètres de trafic de fret routier évité. Ce montant indicatif peut être ajusté en fonction de la qualité du projet et de son réel intérêt environnemental.	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
	c) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, le montant du concours financier communautaire en conséquence.	c) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence.	c) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence.	d) conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, la Commission peut réexaminer, de temps en temps en fonction des nécessités, les éléments sur lesquels sont fondés les calculs et adapter, si nécessaire, le montant du concours financier communautaire en conséquence.	

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
3. Forme et durée de convention subvention	Article 5, paragraphe 1, point a) Le concours financier communautaire aux actions à effet catalyseur est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, dûment justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois.	Article 5, paragraphe 1, point b) Le concours financier communautaire aux actions en faveur des AdM est octroyé sur la base de conventions de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, dûment justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois.	Article 5, paragraphe 1, point c) Le concours financier communautaire aux actions en faveur du transfert modal est octroyé sur la base de conventions de durée maximale de ces conventions est de 38 mois. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, convenablement justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois.	Article 5, paragraphe 1, point d) Le concours financier communautaire aux actions visant à éviter du trafic est octroyé sur la base de subvention, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, dûment justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation exceptionnelle de 6 mois.	Article 5, paragraphe 1, point e) Le concours financier communautaire aux actions de mise en commun des connaissances est octroyé sur la base de conventions de subventions, comportant des dispositions appropriées aux fins de pilotage et de surveillance. En général, la durée maximale de ces conventions est de 62 mois au maximum et de 36 mois au minimum. En cas de retards extraordinaires de la mise en œuvre, dûment justifiés par le bénéficiaire, il peut être accordé une prolongation supplémentaire de 26 mois à la demande du bénéficiaire, dans l'enveloppe budgétaire initiale, si des résultats positifs sont obtenus au cours des 12 premiers mois de l'action.

Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels.

Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels.

Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 38 mois, ou 44 mois dans les cas exceptionnels.

Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels.

Le concours financier communautaire ne sera pas renouvelé au-delà du maximum stipulé de 62 mois, ou 68 mois dans les cas exceptionnels.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
4. Montant des seuils contractuels	Article 5, paragraphe 1, point a) Le seuil indicatif minimal de subvention par action à effet catalyseur est de 30 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal ou d'évitement de trafic par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.	Article 5, paragraphe 1, point b) Le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur des AdM est de 250 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention..	Article 5, paragraphe 1, point c) Le seuil indicatif minimal de subvention par action en faveur du transfert modal est de 80 millions de tonnes-kilomètres ou leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention. Les actions en faveur du transfert modal visant à opérer un transfert au profit de la navigation intérieure font l'objet d'un seuil spécial de 17 millions de tonnes-kilomètres ou de leur équivalent volumétrique de transfert modal par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.	Article 5, paragraphe 1, point d) Le seuil indicatif minimal de subvention par action visant à éviter du trafic est de 80 millions de tonnes-kilomètres ou 4 millions de véhicules-kilomètres de trafic de fret évité, par année, à appliquer sur toute la durée de vie de la convention de subvention.	Article 5, paragraphe 1, point e) Le seuil indicatif minimal de subvention par action de mise en commun des connaissances est de 250 000 EUR.

Type d'action	A. Effet catalyseur	B. Autoroutes de la mer	C. Transfert modal	D. Évitement de trafic	E. Apprentissage en commun
	Article 5, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1, point b)	Article 5, paragraphe 1, point c)	Article 5, paragraphe 1, point d)	Article 5, paragraphe 1, point e)
5. Diffusion	Les résultats et les méthodes des actions à effet catalyseur sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Les résultats et méthodes des actions en faveur des AdM sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Pas d'activité de diffusion prévue pour les actions en faveur du transfert modal	Les résultats et les méthodes des actions visant à éviter du trafic sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.	Les résultats et méthodes des actions d'apprentissage en commun sont diffusés et l'échange des meilleures pratiques est encouragé, suivant un plan de diffusion, afin de contribuer à atteindre les objectifs du présent règlement.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Modification du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le deuxième programme «Marco Polo» pour l'octroi d'un concours financier com munitaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («Marco Polo II»)

CADRE GPA / EBA (gestion par activité/établissement du budget par activité)

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

06: Énergie et transports

06 02: Transports intérieurs, aériens et maritimes.

06 01: Dépenses administratives du domaine politique Energie et transports

LIGNES BUDGÉTAIRES

06 01 04 01: Programme «Marco Polo II»: Dépenses pour la gestion administrative

06 01 04 32: Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation - Subvention «Marco Polo II»

06 02 06: Programme «Marco Polo II»

Durée de l'action et de l'incidence financière:

Début: 2010 Fin: 2015

Caractéristiques budgétaires:

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
06 01 04 01	DNO	CND	Non	Oui	Oui	1a
06 01 04 32	DNO	CND	Non	Oui	Oui	1a
06 02 06	DNO	Diff	Non	Oui	Oui	1a

RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

Ressources financières

Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
----------------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Dépenses opérationnelles¹¹

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Crédits de paiement (CP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹³

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a + c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Crédits de paiement		b + c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence¹⁴

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e							

Total indicatif du coût de l'action

¹¹ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre XX concerné.

¹² Un montant de 20 millions EUR pourrait être ajouté entre 2010 et 2013 pour rétablir le montant non exécuté en 2008 et transféré en 2008 vers un autre programme.

¹³ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre XX.

¹⁴ Dépenses relevant du chapitre XX 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines	a + c + d + e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
TOTAL CP, y compris coût des ressources humaines	b + c + d + e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

Compatibilité avec la programmation financière

Proposition compatible avec la programmation financière existante.

Incidence financière sur les recettes

Proposition sans incidence financière sur les recettes

Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.
Total des effectifs	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

La mise en œuvre du premier programme «Marco Polo» n'atteint pas son objectif de transfert modal, l'évaluation externe estimant que cet objectif¹⁵ 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 «Évitement 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. Premièrement, la gestion du programme a été sous-traitée à une agence exécutive experte en gestion de projets et, deuxièmement, 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.

¹⁵ 12 milliards de tonnes-kilomètres par an pour Marco Polo I.

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.

Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

Comme indiqué dans le rapport d'évaluation externe, le programme «Marco Polo» représente une stratégie adéquate pour contribuer à un système de transport efficace et durable. Le programme est également complémentaire d'autres options d'intervention de la CE, notamment les subventions du réseau RTE -T.

L'objectif poursuivi par les mesures proposées renforcera la cohérence déjà réelle des objectifs du programme avec d'autres politiques de l'UE.

Pour éviter les effets néfastes de la mobilité sous la forme d'un accroissement substantiel du transport de marchandises dans les prochaines années, l'examen à mi-parcours du livre blanc sur la politique commune des transports, de juin 2006, propose notamment de poursuivre la politique visant à transférer le fret vers les modes de transport les moins polluants et les plus performants sur le plan énergétique.

Le transfert modal et la co-modalité sont deux des objectifs actuels de la politique des transports de l'UE, qui la placent au centre de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi. L'ensemble des objectifs de la politique des transports intégrant le transfert modal témoigne aussi par nature d'un caractère à plus long terme, équilibrant les impératifs de la croissance économique, du bien-être social et de la protection de l'environnement dans tous les choix stratégiques.

Comme l'indique l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports, outre la réflexion permanente sur les décisions politiques éventuelles à adopter dans le futur, diverses mesures sont déjà ou seront très prochainement mises en œuvre pour traiter directement les questions liées à la saturation du système de transport routier de l'UE et à la performance environnementale de l'ensemble du système de transport.

Au niveau des États membres, des systèmes nationaux tels que l'Ecobonus, en Italie, abordent la même question au niveau purement national et pour une durée limitée. Le règlement «Marco Polo» fixe de toute façon un plafond pour l'aide communautaire, qui tient compte de l'aide nationale accordée à la liaison de transport couverte par le contrat.

Les mesures précitées visent à parvenir progressivement à une répartition plus efficace et plus favorable à l'environnement des flux de marchandises entre les différents modes de transport, mais il faudra plusieurs années pour qu'elles se concrétisent et le programme «Marco Polo» constitue la seule action au niveau communautaire encourageant une réduction de la saturation à très court terme.

Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

On escompte 131 réalisations sur six ans (2010-2013), une moyenne de 36 interventions sur 120 propositions présentées chaque année. Cela donne un taux de réussite d'environ un sur trois, ce qui est essentiel pour recevoir des propositions de la part des meilleurs acteurs du marché (voir le rapport de l'évaluation ex-ante «Marco Polo II», chapitre 7 «Consultation des parties intéressées»). L'intensité moyenne de l'aide financière par réalisation est estimée à 1,8 million EUR environ. Le nombre de tonnes-kilomètres à éviter ou à transférer vers un autre mode de transport que la route est estimé à 60 milliards pour la période 2010-2013, soit 15 milliards tkm par an.

Modalités de mise en œuvre

Gestion centralisée: Délégation à l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (EACI)

CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Système de contrôle

L'octroi des subventions sera basé sur la convention de subvention type des Communautés européennes. Les dispositions de cette convention relatives au suivi, à l'information et au contrôle s'appliqueront pleinement.

Le personnel de l'EACI sera étroitement associé aux projets. En fonction des caractéristiques spécifiques du projet, les «mesures d'accompagnement» pour la diffusion ou le contrôle des résultats devraient figurer dans le plan de travail et le budget de chaque projet distinct.

Evaluation

Une évaluation externe du programme «Marco Polo II» a été effectuée. Le rapport d'évaluation (en anglais) est disponible sur le site web de la DG TREN à la page http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Conditions et fréquence des évaluations futures

Les résultats obtenus par le programme «Marco Polo» pour la période 2003 -2009 feront l'objet d'une évaluation en 2011.

MESURES ANTIFRAUDE

Toutes les actions envisagées seront régies par des conventions de subvention types, en conséquence ce sont les mesures antifraude d'application générale qui s'appliqueront.

Les résultats seront faciles à constater et à mesurer dans tous les types d'action. Le système de subvention sera simple: il couvrira les dépenses d'investissement et les coûts d'exécution. Ces postes peuvent être vérifiés en détail et les projets PACT et «Marco Polo I» ont apporté suffisamment d'éléments d'information et d'expérience pour pouvoir apprécier en connaissance de cause les risques de fraude.

Tous les projets feront l'objet de visites sur place.

DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1¹⁶																
Action 1: Tonnes-kilomètres transférées/évitées																
- Réalisation 1	convention	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265 675
COÛT TOTAL		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265.675

¹⁶

Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1 Nombre et type de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/ETP)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fonctionnaires ou agents temporaires ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD B*, C*/AST	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
		1	1	1	1	1	1
Personnel financé¹⁸ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés¹⁹ au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Définition et coordination du programme .

Retour d'information à l'EACI sur la politique .

Adoption des programmes de travail annuels servant de décisions de financement.

Représentation de la Commission au sein du comité du programme et présentation à ce comité des mesures à prendre en cas de procédure de comité .

Réalisation de consultations interservices au sein de la Commission .

Évaluations stratégiques et offres stratégiques.

Activités liées au lancement et à l'adoption de décisions de recouvrement formant titre exécutoire.

8.2.3 Origine des ressources humaines (statutaires)

Les postes sont actuellement affectés à la gestion du programme.

¹⁷ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹⁸ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹⁹ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4 Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (06.01.04.32
- Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation - Subvention «Marco Polo II»)

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	2010	2011	2012	2013	2014	Année 2015 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)							
Agences exécutives ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Autre assistance technique et administrative	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros (maintenance TI)</i>							
Total assistance technique et administrative	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3e décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						

²⁰ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Se référer au point 8.2.1, le cas échéant

Année 2010 et suivantes: 2,6 fonctionnaires (122 000 EUR/fonctionnaire/an)