

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2002/0038(COD) Procédure terminée
Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT	
Modification <a href="#">2003/0305(COD)</a> Abrogation <a href="#">2004/0157(COD)</a>	
Sujet 3.20.02 Transport ferroviaire de personnes et de marchandises 3.20.04 Transport fluvial 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	21/02/2002
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	21/02/2002
	Commission pour avis précédente		
	<b>BUDG</b> Budgets	PPE-DE <a href="#">DOVER Den</a>	26/02/2002
Conseil de l'Union européenne	<b>CONT</b> Contrôle budgétaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2472</a>	05/12/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2452</a>	03/10/2002
Commission européenne	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2438</a>	17/06/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2420</a>	25/03/2002
	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			
04/02/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0054	Résumé

07/02/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/03/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2420</a>	
17/06/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2438</a>	
10/09/2002	Vote en commission, 1ère lecture		
10/09/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0294/2002</a>	
24/09/2002	Débat en plénière		
25/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0440/2002</a>	Résumé
03/10/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2452</a>	
25/04/2003	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05327/1/2003</a>	Résumé
15/05/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
12/06/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A5-0220/2003</a>	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0321/2003</a>	Résumé
22/07/2003	Signature de l'acte final		
22/07/2003	Fin de la procédure au Parlement		
02/08/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2002/0038(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification <a href="#">2003/0305(COD)</a> Abrogation <a href="#">2004/0157(COD)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1; Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/16796

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2002)0054</a> <a href="#">JO C 126 28.05.2002, p. 0354 E</a>	04/02/2002	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2002)0091</a>	04/02/2002	EC	Résumé
Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0103/2002</a>	15/05/2002	CofR	

		<a href="#">JO C 278 14.11.2002, p. 0015</a>			
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES0842/2002</a> <a href="#">JO C 241 07.10.2002, p. 0037</a>	17/07/2002	ESL	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A5-0294/2002</a>	10/09/2002	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T5-0440/2002</a> <a href="#">JO C 273 14.11.2003, p. 0130-0169 E</a>	25/09/2002	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">08169/2003</a>	07/04/2003	CSL	
Position du Conseil		<a href="#">05327/1/2003</a> <a href="#">JO C 153 01.07.2003, p. 0252-0261 E</a>	25/04/2003	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">SEC(2003)0543</a>	08/05/2003	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A5-0220/2003</a>	12/06/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T5-0321/2003</a> <a href="#">JO C 074 24.03.2004, p. 0665-0745 E</a>	03/07/2003	EP	Résumé

#### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

#### Acte final

[Règlement 2003/1382](#)

[JO L 196 02.08.2003, p. 0001-0006](#) Résumé

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

**OBJECTIF** : établir un instrument financier unique relatif à des actions visant à réduire la congestion du réseau routier et à améliorer les performances environnementales du système de transport (programme MARCO POLO pour la période allant du 01/01/2003 au 31/12/2010).

**CONTENU** : la présente proposition de règlement figure dans le programme de travail 2001 de la Commission et était annoncée dans le Livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix". Les enseignements tirés de l'actuel programme PACT (qui s'achève en 2001) et d'une évaluation externe du programme, montrent que la Communauté devrait disposer d'un instrument pratique et axé sur le marché qui soutienne sa lutte contre la congestion dans le secteur du fret routier et ses objectifs ambitieux d'amélioration des performances environnementales du système de transports dans son ensemble. La présente proposition vise à mettre en place cet instrument. À l'instar de PACT, Marco Polo vise à subventionner des actions commerciales sur le marché des services de fret. Marco Polo appuiera les projets de transfert modal dans tous les segments du marché du fret, et pas uniquement dans celui du transport combiné. Il pourra aussi financer des actions impliquant des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Le programme privilégiera les projets internationaux par rapport aux projets nationaux. Trois grandes orientations sont prévues: - aide au démarrage de nouveaux services de fret non routier qui devront être viables à moyen terme ("actions de transfert modal"); - soutien au lancement de services ou de systèmes d'intérêt stratégique pour l'Europe ("actions à effet catalyseur"); - stimulation des attitudes de coopération sur le marché de la logistique du fret ("actions de mise en commun des connaissances"). Le principal objectif de Marco Polo est de contribuer au transfert d'un volume de marchandises correspondant à la croissance prévue du fret routier international vers d'autres modes de transport (rail, navigation maritime à courte distance et navigation intérieure). Le programme appuiera les grandes options stratégiques envisagées à l'horizon 2010 dans le secteur du fret, et devrait donc être exécuté jusqu'à cette date. Des mécanismes seront prévus pour assurer la flexibilité, ce qui devrait permettre de réagir aux évolutions du marché non prévues actuellement. Le cadre financier prévu pour la mise en oeuvre du programme est de 115 millions d'euros pour la période allant du 01/01/2007 au 31/12/2007.?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

Le document de travail des services de la Commission établit une synthèse des résultats du programme PACT (Actions pilotes en Transport combiné) pour la période 1997-2001. Le document indique sous forme de tableau, pour chaque projet (92 au total), les coordonnées du chef

de projet, ses objectifs, une évaluation succincte ainsi que son budget (engagements et paiements). La situation au 30 septembre 2001 est la suivante : - engagements totaux (y compris pré-engagement 2001) : 29.986.029 EUR. - paiements totaux pour les projets PACT lancés depuis 1997 : 15.066.822 EUR. - paiements totaux pour le programme PACT 1997-2001 (y compris les projets lancés avant 1996 dans le cadre du premier programme) : 22.403.000 EUR. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

---

Le Parlement a adopté par 514 voix pour, 9 contre et 20 abstentions le rapport de M. Philip Charles BRADBURN (PPE-DE, UK), avec un grand nombre d'amendements. Le Parlement entend préciser que le programme Marco Polo vise à réduire la congestion du réseau routier, à améliorer les performances environnementales du système de transport des marchandises et aussi à renforcer le transport intermodal. Selon la proposition de la Commission, le cadre financier pour la mise en oeuvre du programme Marco Polo pour la période du 1er janvier 2003 au 31 décembre 2007 devrait être de 115 mios EUR, mais le Parlement est d'avis que le financement après 2007 devra être décidé une fois que les nouvelles perspectives financières auront été établies et approuvées par l'autorité budgétaire. Le 31 décembre 2005, au plus tard, la Commission devra présenter un rapport d'évaluation sur les résultats du programme. Ainsi, un nouveau montant pourra être adopté au cours de l'année 2006. Des amendements ont aussi été adoptés en ce qui concerne le financement de certaines actions spécifiques du programme: - le seuil minimum de subvention par action intermodale passerait de 1 million EUR à 500.000 EUR afin de permettre aux PME de bénéficier plus facilement du programme; - le seuil minimum pour les subventions des actions visant à réduire le transport routier au profit du rail, de la navigation maritime à courte distance ou de la navigation intérieure, serait de 250.000 EUR; - le seuil minimum de 3 mios EUR par action à effet catalyseur proposé par la Commission devrait être réduit à 1,5 millions d'euros pour prendre en considération le fait que beaucoup de PME sont très actives, notamment dans les secteurs de la navigation intérieure et du transport routier; - enfin, le seuil minimum pour les actions de mise en commun des connaissances devrait être de 250.000 EUR au lieu des 500.000 proposés par la Commission. La Commission est également invitée à établir des règles détaillant la procédure relative au retrait du concours financier en cas de non-respect des dispositions du règlement. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

---

Le Conseil suit largement l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. La position commune adoptée à l'unanimité reprend donc directement certains des amendements proposés par le Parlement (13 au total), tandis que, sur d'autres points, elle tient compte de l'avis du Parlement quant au fond. - Le Conseil partage les préoccupations du Parlement concernant l'accroissement de la congestion routière et, d'une manière générale, l'impact environnemental du système de transport. Il se félicite, par conséquent, de l'objectif visant à établir un programme destiné à promouvoir l'intermodalité en appuyant les actions commerciales de transfert du fret routier vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire ou la navigation intérieure. - Le Conseil approuve le principe selon lequel le programme est ouvert à tous les pays candidats ainsi qu'aux États membres de l'AELE et de l'EEE et le fait qu'il puisse concerner le territoire d'un pays tiers proche, tel que défini dans la position commune. Celle-ci souligne aussi que la coopération entre les entreprises établies dans des pays différents, afin de constituer un consortium présentant un projet d'action, devrait être encouragée. - Le Conseil estime que le programme devrait être géré de manière souple afin d'atteindre ses objectifs et que la qualité des projets devrait être le critère essentiel pour l'octroi d'un concours financier communautaire. Les seuils minimaux devraient donc être fixés à un niveau qui n'exclue pas les projets efficaces à petite échelle ou les projets présentés par de petites entreprises. De même, la position commune permet que les seuils minimaux soient gérés en vue d'éviter qu'une définition trop rigide des actions éligibles ne décourage la réalisation de projets utiles ou ne les exclue du financement. De même, il devrait être possible de financer le développement des services existants à condition que cela présente des avantages équivalents à ceux du démarrage de nouveaux services en termes de transfert modal supplémentaire et d'avantages pour l'environnement. En outre, le Conseil espère que les actions éligibles au financement produiront des effets substantiels (dans le cas des actions de transfert modal) et mesurables (dans le cas du transfert modal et des actions à effet catalyseur). - En ce qui concerne le cadre financier global du programme, le Conseil estime que la période budgétaire ne doit pas s'étendre au-delà de la période 2002-2006 envisagée par les perspectives financières générales. Le cadre financier de 115 millions EUR pour la période 2003-2007, tel que proposé par la Commission a donc été ramené à 75 millions EUR pour la période 2003-2006. - Pour ce qui est de la base de calcul du montant du concours financier à octroyer pour les actions de transfert modal, le Conseil estime qu'il n'y a aucune raison de viser pour le moment explicitement la notion de réduction des coûts externes. En revanche, la position commune mentionne un montant indicatif, fixé au départ par la Commission, d'1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes-kilomètres de fret routier. Des ajustements du montant indicatif du concours financier pourraient être proposés à l'avenir sur la base d'une évaluation régulière de l'évolution des différences entre les coûts externes et des travaux futurs éventuels concernant les méthodes d'internalisation des coûts externes. Afin d'assurer la souplesse nécessaire pour gérer le programme, la position commune souligne en outre que ce montant indicatif pourrait être ajusté en fonction de la qualité de chaque projet présenté et de l'intérêt qu'il présente pour l'environnement. - Le programme devrait être considéré comme un instrument tenant compte des forces du marché et l'octroi de subventions ne devrait pas entraîner d'éventuelles distorsions de la concurrence, mesure contraire à l'intérêt commun. Par conséquent, outre la référence générale aux marchés concernés, la position commune précise qu'il ne devrait pas y avoir de distorsion de la concurrence entre les modes de transport se substituant au seul transport routier ou au sein de chacun d'eux. Elle indique également que l'octroi éventuel d'aides d'État en faveur des actions bénéficiant d'un concours financier au titre du programme doit être compatible avec les règles générales de la Communauté concernant les aides d'État et ne pas dépasser les limites fixées pour chaque catégorie d'action. S'il s'agit d'une action impliquant des services fournis par des tiers n'appartenant pas au consortium concerné, le candidat devra apporter la preuve que le fournisseur de services a été sélectionné selon une procédure transparente, objective et non discriminatoire. - Le Conseil estime qu'il convient d'inclure les dépenses en infrastructures auxiliaires dans les dépenses éligibles à un concours financier. La position commune indique que ces dépenses doivent demeurer marginales et permettre de réaliser les objectifs de l'action. - Enfin, en ce qui concerne les procédures de comité pour assister la Commission dans la gestion du projet, le Conseil estime qu'il serait préférable que le comité accomplisse ses tâches selon la procédure de gestion prévue dans les règles concernant l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme

## Marco Polo PACT

---

La Commission a accepté en totalité, en partie ou sur le principe, 17 des 25 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Sur ces 17 amendements, 10 sont désormais repris, soit à la lettre soit en substance, dans la position commune. Le Conseil a rejeté les autres amendements. Trois autres amendements du Parlement concernant les seuils applicables aux contrats, rejetés par la Commission, sont repris dans la position commune. Le cadre financier de 115 mios EUR pour la période 2003/2007, ce qui équivaut à 85 mios EUR pour la période 2003/2006, tel que proposé par la Commission, a été ramené à 75 mios EUR pour la période 2003-2006 dans la position commune. Comme ni l'approche ni les objectifs de la proposition ne sont fondamentalement modifiés, la Commission soutient la position commune adoptée à l'unanimité. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

---

La commission a adopté le rapport de M. Philip BRADBURN (EPP-ED, UK) qui approuve la position commune du Conseil sans modifications en 2ème lecture de la procédure de codécision. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

---

Le Parlement européen a approuvé telle quelle la position commune. ?

## Transport de marchandises: améliorer les performances environnementales du fret, programme Marco Polo PACT

---

**OBJECTIF** : établir un instrument financier (programme Marco Polo) visant à réduire la saturation du réseau routier, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, contribuant ainsi à un système de transport efficace et durable. **MESURE DE LA COMMUNAUTÉ** : Règlement 1382/2003/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (programme Marco Polo). **CONTENU** : le présent règlement vise à mettre au point un instrument financier visant à encourager le transfert d'une partie du fret de la route vers les transports maritime, ferroviaire et fluvial. À cette fin, il soutiendra les mesures commerciales qui, sur le marché des services de fret, ont pour effet de transférer du fret routier vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Le programme permettra également de financer des actions impliquant des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Néanmoins, eu égard au principe de subsidiarité, il sera axé sur des projets internationaux. Le programme s'appliquera à des actions qui concernent le territoire d'au moins deux États membres, ou qui concernent le territoire d'au moins un État membre et le territoire d'un pays tiers proche. L'objectif est de transférer la croissance prévue du fret routier d'ici à 2010 (12 milliards de tonnes-kilomètres par an) vers d'autres modes de transport, tels que le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure, maintenant ainsi la répartition du trafic entre les différents modes de transport au niveau de 1998. Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre du programme PACT (Actions pilotes de transport combiné), qui couvrait la période allant de 1997 à 2001, le programme Marco Polo contribuera au financement de trois types de projets: - les actions de transfert modal, qui visent au transfert d'une partie du trafic routier vers d'autres modes de transport, par une aide au démarrage de nouveaux services de fret non routier; - les actions à effet catalyseur en faveur de projets novateurs visant à pallier les insuffisances structurelles des marchés; - les actions d'apprentissage en commun, dont l'objectif est de renforcer la coopération et l'échange de savoir-faire entre les opérateurs des marchés de la logistique du fret en vue d'améliorer les performances environnementales du secteur. Le cadre financier prévu pour la mise en oeuvre du programme Marco Polo, pour la période allant du 1er janvier 2003 jusqu'au 31 décembre 2006, est de 75 millions d'euros. **ENTRÉE EN VIGUEUR** : 03/08/2003. ?