

Note-Mémo BP2S : «MARCO POLO post-2013»

Proposition d'une 6^e action Marco Polo : l'Ecobonus, voir page 3/4

Marco Polo II (2007-2013) : rappel et perspectives

Marco Polo III (post 2013) : premières propositions (ce que BP2S a proposé)

Objectif: "réduire le fret sur un réseau routier déjà congestionné ou le faire basculer sur des modes de transport plus durables"

- L'augmentation prévue du transport routier international de marchandises est de 50% d'ici 2030
- L'objectif de MP est de faire basculer sur un autre mode de transport ou d'éviter cette augmentation estimée à 20 milliards de tonnes-kilomètres par an dans l'EU-27.

Cibles:

- Fret international dans l'UE (aérien excepté)
- Services seulement, pas de recherche et développement, études ou infrastructure.

Eligibilité:

- Entreprises et autres entités commerciales (publiques et/ou privés)
- Etats Membres de l'UE-27 + Islande, Norvège, Liechtenstein et Croatie (depuis 2009)

Six types d'actions clés

- | | |
|--|-------------|
| ➤ « Modal shift » / transfert modal | depuis MPI |
| ➤ « Catalyst effect » / effet catalyseur | depuis MPI |
| ➤ « Common learning » / apprentissage en commun | depuis MPI |
| ➤ « Traffic avoidance » / évitement de trafic | depuis MPII |
| ➤ « Motorways of the sea » / autoroute de la mer | depuis MPII |
| ➤ « Ecobonus » | pour MPIII |

Action transfert modal (depuis MPI)

Faire basculer le fret de la route vers des modes de transport alternatifs

Objectif: décongestionner les routes

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : passé de 250 millions de tonnes-kilomètres sur la période en 2007, à 60 millions de t.km -transférées chaque année sur la durée totale de chaque contrat- à partir de 2010
- Subvention maximum : passée de 1 euro par 500 tonnes-km transférées de la route en 2007 à 2 Euro / 500 t.km depuis 2009
- Subvention maximum : jusqu'à 35% des coûts éligibles
- Coûts équipements et "infrastructures" auxiliaires : non en 2007 ; à hauteur de 10% en 2009 ; possible jusqu'à 20% du total des coûts éligibles à partir 2010
- Durée : jusqu'à 3 ans ;
MPIII devrait maintenant sans doute prévoir une possibilité d'extension de 1 an reconductible une fois (soit 1 an x 2), ce qui porterait la durée maximum possible de l'aide à 5 ans

- Dans MPII, ce type d'action ne bénéficie qu'aux services qui transportent des marchandises transférées, c'est-à-dire des marchandises jusqu'à lors effectivement transportées par la route.

- MPIII devrait également pouvoir prendre en compte les marchandises qui auraient été ou seraient « naturellement » transportées par la route si il n'y avait pas d'aide :

- cas des trafics nouveaux qui peuvent opter directement pour un mode autre que routier,
- cas des trafics existants qui peuvent basculer de la mer vers la route (« transfert modal inversé » de plus en plus fréquent !)

Action à effet catalyseur (depuis MPI)*Créer des synergies entre compagnies pour surmonter des barrières structurelles***Objectif:** *réaliser une réelle avancée*

- Changer la façon dont le transport non routier de marchandises est organisé
- Dépasser les barrières structurelles du marché
- Développer un projet hautement innovant

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : 2.000.000 Euros en 2007
- Seuil minimum pour y avoir accès : 30 millions de t.km -transférées chaque année sur la durée totale de chaque contrat- depuis 2009
- Subvention maximum : passée de 1 euro par 500 tonnes-km transférées de la route en 2007 à 2 Euro / 500 t.km depuis 2009
- Subvention maximum : jusqu'à 35% des coûts éligibles
- Coûts équipements et "infrastructures" auxiliaires : à hauteur de 10% en 2009 ; possible jusqu'à 20% du total des coûts éligibles à partir 2010
- Durée : jusqu'à 5 ans, avec un minimum de 3 ans

RAS

Action d'apprentissage en commun (depuis MPI)*Encourager la coopération entre les acteurs logistiques clés***Objectif:** *améliorer les connaissances, renforcer les coopérations*

- Echanger, partager les savoir-faire, les méthodes, diffuser les « bonnes pratiques », se former pour faire face un marché transport-logistique en permanente évolution et de plus en plus complexe

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : 250.000 Euros depuis 2007
- Subvention maximum : jusqu'à 50% des coûts éligibles
- Durée: jusqu'à 2 ans, avec possibilité d'extension de 2 années supplémentaires à partir de 2010

- A l'usage, il apparaît que les projets qui s'inscrivent dans ce type d'action peuvent être de natures extrêmement différentes, n'ont généralement pas vocation à devenir rentables, et peuvent nécessiter d'emblée une visibilité à moyen terme, et donc une durée significativement plus longue de financement (cas de l'Ecole Européenne du Short Sea Shipping par exemple); changer les habitudes, les comportements, les mentalités demande du temps, beaucoup de temps.

- MPIII devrait donc prévoir pour ce type d'action une durée pouvant aller jusqu'à 5 ans, avec des possibilités d'extensions.

- MPIII devrait également prévoir un seuil réduit spécifique pour les entités dont la raison d'être, l'unique mission et/ou la principale activité est la promotion du transport maritime à courte distance et de l'intermodalité.

- Cette disposition permettrait aux SPC et ISPC (Intermodal & Shortsea Promotion Centres) de bénéficier de l'aide dont ils ont impérativement besoin pour mener à bien les missions qui leur sont confiées, et qu'ils accomplissent dans l'intérêt général, en faveur du transfert modal, de l'intermodalité, des autoroutes de la mer, etc.

Nota : cette proposition a déjà été émise par BP2S lors de sa présidence de l'ESN (en même temps que la présidence française de l'UE) et son principe est soutenu par l'ensemble des SPCs

Autoroutes de la mer (depuis MPII)

Rendre plus efficace le recours aux lignes maritimes à courte distance en les combinant avec d'autres moyens de transport

Objectif: *porte-à-porte sur longues distances*

- Shortsea shipping + autres modes intégrés pour du porte-à-porte
- Fréquence et haute qualité
- Logistique innovante, équipement, produits et services

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : passé de 250 à 200 millions de t.km -transférées chaque année sur la durée totale de chaque contrat- à partir de 2010
- Subvention maximum : passée de 1 euro par 500 tonnes-km transférées de la route en 2007 à 2 Euro / 500 t.km (ou / 2.000 m³.km) depuis 2009
- Subvention maximum : jusqu'à 35% des coûts éligibles
- Coûts équipements et "infrastructures" auxiliaires : à hauteur de 10% en 2009 ; possible jusqu'à 20% du total des coûts éligibles à partir 2010
- Durée : jusqu'à 5 ans, avec un minimum de 3 ans
- MPIII devrait sans doute prévoir une possibilité d'extension de 2 années supplémentaires, car les AdM doivent s'inscrire résolument et d'emblée dans la durée.

Evitement de trafic (depuis MPPII)

Eviter certains transports en optimisant les bonnes pratiques des transporteurs et des chargeurs

Objectif: *réduire la demande de transport routier*

- Intégrer le transport dans la logistique de production
- ne pénaliser ni la production ni le personnel
- diminuer les poids, volume, distance, et nombre de véhicules routiers
- augmenter / optimiser le chargement moyen par véhicule

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : passé de 500 millions de t.km (poids net sur la période) à 60 millions de t.km -transférées chaque année sur la durée totale de chaque contrat- à partir de 2010
- Subvention maximum : passée de 1 euro par 500 tonnes-km transférées de la route en 2007 à 2 Euro / 500 t.km (ou / 2.000 m³.km) depuis 2009
- Subvention maximum : jusqu'à 35% des coûts éligibles
- Coûts équipements et "infrastructures" auxiliaires : à hauteur de 10% en 2009 ; possible jusqu'à 20% du total des coûts éligibles à partir 2010
- Durée : jusqu'à 5 ans, avec un minimum de 3 ans
RAS

Écobonus (MPIII)

Faire basculer les véhicules de transports de marchandises, et autres unités de chargement, de la route vers des modes de transport alternatifs ou complémentaires, en particulier les autoroutes de la mer

Objectif: *augmenter la demande de transport maritime par les transporteurs routiers*

- Intégrer le transport intra-européen dans une logistique multimodale porte-à-porte
- ne pénaliser ni les transporteurs routiers ni les chauffeurs
- diminuer le nombre de véhicules routiers (et le nombre de km parcouru) sur les routes et autoroutes ; limiter leurs externalités négatives
- augmenter le chargement moyen des navires par une incitation positive de la demande

Financement:

- Seuil minimum pour y avoir accès : 80 voyages par an par relation « approuvée »
- Subvention maximum : 2 euro par 500 tonnes-km transférées
- Subvention maximum : jusqu'à 35% des coûts éligibles (=fret maritime quai à quai)
- Coûts équipements, formation et accompagnement : jusqu'à 20% du total des coûts éligibles
- Durée : jusqu'à 5 ans, avec un minimum de 3 ans, et un engagement complémentaire du bénéficiaire de 3 ans.

Nota : l'écobonus peut être limité au seul basculement vers le maritime, ou être étendu aux autoroutes ferroviaires et fluviales ...

Complémentairement à ces mesures et dispositions spécifiques pour chaque type d'action, il conviendrait que MPIII poursuive activement dans les voies engagées par MPII, en particulier :

- La prise en compte des conteneurs, unités de transport intermodal et véhicules de transports avec ou sans marchandises, donc même vides mais effectivement retirés des routes et autoroutes
- la prise en compte dans les coûts éligibles des frais engagés pour préparer et élaborer le dossier MP
- L'extension géographique des zones couvertes par le programme (jusqu'à la porte ou le port du premier pays tiers non partie prenante au programme MP)
- L'abaissement des seuils minimums d'admissibilité des projets et donc l'accès plus facile au programme pour les PME-PMI, et TPE
- la non nécessité de constituer un consortium pour pouvoir répondre à un appel à projets
- Le raccourcissement du délai entre la date de dépôts de la demande et la signature de la convention de subvention
- Une plus grande souplesse accordée dans les délais de réalisation des objectifs des projets
- L'augmentation de l'enveloppe budgétaire pour permettre à tous les projets éligibles et « évalués positivement » de pouvoir effectivement recevoir le financement requis
(Rappelons que sur 70 projets reçus en 2009, 38 ont été « évalués positivement » mais que seuls 20 ont pu faire l'objet de « négociations » compte tenu du budget disponible -62 millions d'euros disponibles pour 110 requis au titre de ces 38 projets-)

Mais aussi la possibilité de disposer d'un budget pluriannuel pour d'éventuels reports d'une année sur l'autre

(Rappelons en effet que, jusqu'en 2009, les projets Marco Polo « évalués positivement » ne consommaient pas la totalité des budgets annuels ...)

o o o