

ANNEXE**Programme de travail annuel pour 2011 au titre du deuxième programme «Marco Polo»****I. Objectifs et priorités politiques****1. OBJECTIFS DU PROGRAMME**

Le rééquilibrage entre les modes de transport dans l'optique d'une stratégie de développement plus durable est au cœur de la politique européenne, en particulier depuis le Conseil européen de Göteborg en 2001.

Dans son examen¹ du livre blanc sur la politique européenne des transports, la Commission européenne propose un transfert du trafic routier, le cas échéant, vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, en particulier sur les longues distances, dans les zones urbaines et sur les axes saturés.

Afin de poursuivre les actions de soutien en faveur de cette politique, engagées entre 2003 et 2006 au titre du premier programme Marco Polo², l'Union européenne a décidé de prolonger l'aide apportée aux opérateurs économiques au moyen du programme Marco Polo II³, ci-après dénommé le «programme». En vue d'accroître l'efficacité de celui-ci, il a été procédé à un examen à mi-parcours dont il a résulté un changement de base juridique⁴. Le programme vise à produire un transfert ou un évitement de trafic correspondant à une part substantielle de la croissance agrégée annuelle attendue du trafic routier international de fret, en tonnes-kilomètres, vers des modes de transport engendrant des coûts externes moindres et permettant des trajets routiers sont aussi courts que possible.

Le programme court de 2007 à 2013, est doté d'un budget global de 450 millions EUR et donne lieu chaque année à des appels à propositions de projets⁵.

¹ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen «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» COM(2006) 314 final du 22.6.2006.

² Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo»), JO L 196 du 2.8.2003, p. 1.

³ 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»), JO L 328 du 24.11.2006, p. 1.

⁴ Règlement (CE) n° 923/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 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»), JO L 266 du 9.10.2009, p. 1.

⁵ Les entreprises ne sont pas obligées d'attendre la publication d'un appel pour préparer leur proposition et demander conseil au *help desk* Marco Polo, mais les propositions ne peuvent être soumises que lorsqu'un appel est ouvert.

Le programme propose de soutenir des actions visant à réduire l'encombrement, à améliorer les performances environnementales du système de transport et à renforcer le transport intermodal, en contribuant ainsi à un système de transport plus efficace et durable qui procure une valeur ajoutée au niveau de l'UE, sans avoir d'incidences négatives sur la cohésion économique, sociale ou territoriale.

Les mesures proposées au titre du programme de travail Marco Polo 2011 contribueront à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de croissance durable, tels qu'ils ont été fixés dans la stratégie Europe 2020.

2. RELEVER LES DEFIS DU MARCHE

La prétendue distorsion de concurrence qu'auraient provoquée certains projets financés au titre du programme Marco Polo (en particulier dans le secteur maritime) est une source de préoccupation pour la Commission européenne. Le fait est que l'aide au démarrage en faveur de services nouveaux ou mis à niveau, sur des marchés hautement concurrentiels, crée des difficultés dans certains cas.

En même temps, la Commission européenne accorde une attention particulière aux défis environnementaux auxquels est confronté le secteur du transport maritime à courte distance (TMCD), notamment en raison des contraintes qui découleront prochainement de la mise en œuvre des exigences de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI.

Le programme de travail Marco Polo 2011 vise à répondre à cette situation complexe en limitant, en ce qui concerne les services basés sur le TMCD, la portée du programme, en matière d'actions de transfert modal, en faveur des autoroutes de la mer et à effet catalyseur, aux seuls services qui recourent à des technologies innovantes ou à des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime, comme l'utilisation, par les navires, de carburants pauvres en soufre, de la propulsion au GNL, de technologies d'épuration des gaz d'échappement ou d'installations techniques à terre.

Par conséquent, les actions de transfert modal, à effet catalyseur ou en faveur des autoroutes de la mer, basées sur des services de TMCD ne recourant pas aux technologies environnementales susmentionnées, ne bénéficieront d'aucun financement en 2011.

En outre, dans le secteur ferroviaire, le transport par wagon isolé (*Single Wagon Load* ou SWL) a, dans plusieurs pays, connu une forte baisse. Les raisons en sont multiples mais l'un des facteurs importants est que ce segment de marché n'a pas encore été investi à grande échelle par de nouveaux entrants à cause, d'une part, de problèmes d'accès au dernier kilomètre et aux installations de formation des trains et, d'autre part, de la nécessité d'atteindre un volume critique pour que le transport SWL soit économiquement viable. Ces éléments constituent un obstacle important à l'entrée sur le marché, mais le renforcement actuel de la réglementation devrait limiter les problèmes d'accès.

En comparaison du transport intermodal, le transport SWL offre plusieurs avantages parmi lesquels un rapport charge utile/port en lourd plus favorable, une meilleure utilisation de la longueur de convoi (tonne nette par 100 mètres de train) et la possibilité de prendre en charge des marchandises indivisibles de grandes dimensions et d'assurer des acheminements de porte à porte par rail. Il peut donc procurer des avantages en termes de coût de transport et permettre de meilleures performances environnementales. Le transport par train entier offre

en principe les mêmes avantages mais n'est toutefois adapté qu'aux grands flux de trafic. Aussi le transport SWL est-il nécessaire si le rail ne veut pas perdre d'importants segments du marché européen des transports⁶.

Afin de contribuer à la résolution de ces problèmes, le programme de travail Marco Polo 2011 introduit une priorité et des mesures de facilitation spécifiques au transport ferroviaire SWL. Un message politique en faveur d'un nouvel essor du transport SWL, livré dans le cadre du programme Marco Polo, encouragerait les acteurs actuels, ainsi que des nouveaux, à (re)lancer des services SWL. De plus, dans le transport SWL, la phase de démarrage de nouveaux services est particulièrement problématique car les volumes doivent être obtenus à partir de plusieurs sources souvent situées à différents endroits le long d'un axe ou dans une région. Aussi l'allègement de la charge économique au cours de la phase critique de démarrage peut-il, dans une certaine mesure, contribuer à revitaliser le transport SWL.

3. TYPES D' ACTIONS SOUTENUS

En 2011, le programme soutient cinq types d'actions distincts:

(1) **Actions de transfert modal** qui sont axées sur le transfert d'autant de fret qu'il est économiquement opportun, dans les conditions actuelles du marché, de la route vers le TMCD⁷, le rail et la navigation intérieure. Elles peuvent consister à proposer le lancement de nouveaux services ou un perfectionnement significatif des services existants. Ces actions doivent être solides, mais pas nécessairement innovantes, *et viser surtout à transférer du fret hors de la route.*

(2) **Actions à effet catalyseur**⁸ qui modifient la façon de pratiquer le fret non routier dans l'Union. Dans le cadre de ce type d'action, les obstacles structurels sur le marché du fret européen sont surmontés grâce à un concept très innovant: *entraîner un véritable progrès.* Pour cela, les candidats suivent trois étapes: d'abord, l'obstacle doit être clairement défini, puis une solution très innovante est présentée, et enfin un service de transfert modal avec un fort potentiel de croissance pour le fret est proposé pour une mise en œuvre en temps utile. La diffusion des résultats doit être assurée pendant la durée de la subvention de l'UE.

(3) **Actions en faveur des autoroutes de la mer**⁹ assurant un service de porte à porte, qui consistent en un transfert de fret du transport routier à longue distance vers une combinaison

⁶ Les avantages du transport SWL et ses perspectives de développement ont été analysés plus en détail dans l'étude suivante par exemple: Nelldal, Troche, *et al.*: «Efficient Train Systems for Freight Transport – A systems study», Institut royal de technologie (KTH) de Stockholm, Railway Group, 2005.

⁷ Seules sont éligibles les actions de transfert modal concernant des projets basés sur le TMCD qui mettent en œuvre des technologies innovantes ou des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime, comme l'utilisation de carburants pauvres en soufre, de la propulsion au GNL, de technologies d'épuration des gaz d'échappement ou d'installations techniques à terre.

⁸ Seules sont éligibles les actions à effet catalyseur concernant des projets basés sur le TMCD qui mettent en œuvre des technologies innovantes ou des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime, comme l'utilisation de carburants pauvres en soufre, de la propulsion au GNL, de technologies d'épuration des gaz d'échappement ou d'installations techniques à terre.

⁹ Seules sont éligibles les actions en faveur des autoroutes de la mer concernant des projets qui mettent en œuvre des technologies innovantes ou des méthodes d'exploitation permettant de réduire

de TMCD et d'autres modes de transport. Les actions de ce type sont innovantes au niveau européen en termes de logistique, d'équipement, de produits et de services rendus, *impliquent des services de transport fréquents et de haute qualité, permettent l'acheminement fréquent de très gros volumes de fret et supposent de recourir de préférence aux modes de transport les plus respectueux de l'environnement, comme la navigation intérieure et le rail pour le transport de marchandises dans l'arrière-pays et les services de porte à porte intégrés*. La diffusion des résultats doit être assurée pendant la durée de la subvention de l'UE.

Les actions en faveur des autoroutes de la mer doivent respecter les 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.

(4) **Actions d'évitement de trafic** qui intègrent le transport dans la logistique de production pour *réduire la demande de fret routier avec un impact direct sur les émissions*. Les actions de ce type doivent être innovantes et ne pas altérer les capacités de production et d'emploi. La diffusion des résultats doit être assurée pendant la durée de la subvention de l'UE.

(5) **Actions d'apprentissage en commun** qui rehaussent le niveau des connaissances dans le domaine de la logistique du fret et favorisent l'adoption de méthodes et procédures modernes de coopération sur le marché du fret, avec l'objectif global de promouvoir des solutions intermodales. Dans le cadre de ce type d'action, l'amélioration de la coopération et le partage du savoir-faire sont encouragés c'est-à-dire *apprendre comment appliquer, efficacement et durablement, des solutions de transport et logistiques de plus en plus complexes*. La diffusion des résultats doit être assurée pendant la durée de la subvention de l'UE.

4. PRIORITES POLITIQUES

Les objectifs politiques prioritaires sont définis comme suit:

(1) Priorité politique concernant la navigation intérieure

- o Les propositions visant à transférer du fret de la route vers la navigation intérieure et ayant été jugées positives auront la priorité sur les autres propositions retenues, à hauteur de 10 % du budget disponible pour l'année.

(2) Priorité politique concernant les projets basés sur le TMCD qui mettent en œuvre des technologies innovantes ou des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime

- o Afin d'aider le secteur du TMCD à relever les défis environnementaux auxquels il est confronté, il est établi une priorité politique pour encourager le secteur à utiliser des services qui recourent à des

significativement les émissions polluantes du transport maritime, comme l'utilisation de carburants pauvres en soufre, de la propulsion au GNL, de technologies d'épuration des gaz d'échappement ou d'installations techniques à terre.

technologies innovantes ou à des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime.

(3) Priorité politique concernant le transport SWL

- o Afin de répondre au problème émergent de la diminution de l'aide en faveur du transport SWL, il est prévu de promouvoir celui-ci, défini comme «transport ferroviaire par entité inférieure au train entier, n'utilisant pas d'unités de charge intermodales».

(4) Objectifs politiques prioritaires des actions de transfert modal, en faveur des autoroutes de la mer et d'évitement de trafic

- o Renforcer les interconnexions entre les modes de transport et l'intégration des services de fret dans les terminaux.
- o Réduire l'encombrement des routes, surtout aux principaux goulets d'étranglement du trafic, et améliorer les performances environnementales du système de fret au sein de l'Union européenne.
- o Mener des actions de soutien dans les secteurs du fret, de la logistique et sur d'autres marchés concernés, compte tenu des besoins des PME.

(5) Objectifs politiques prioritaires des actions à effet catalyseur

Services de fret maritime intra-européen répondant au moins à l'une des conditions suivantes:

- o qualité de service pouvant concurrencer le transport routier;
- o direction intégrée et centralisée des services et offre d'un concept «porte à porte»;
- o services de haute qualité en matière de ponctualité, d'information à la clientèle et de concepts de transbordement.

Services ferroviaires interopérables répondant au moins à l'une des conditions suivantes:

- o qualité de service pouvant concurrencer le transport routier;
- o direction intégrée et centralisée des services et offre d'un concept «porte à porte»;
- o horaires de départ et d'arrivée garantis;
- o système d'indemnisation en cas de problèmes de qualité;
- o interopérabilité internationale appliquée des systèmes d'information, de sécurité ou d'équipements.

Services de transport qui transfèrent du fret routier vers une combinaison du rail et de la navigation intérieure, dans laquelle les trajets routiers sont les plus courts possibles, répondant au moins à l'une des conditions suivantes:

- o qualité de service pouvant concurrencer le transport routier;
- o direction intégrée et centralisée des services et offre d'un concept «porte à porte»;
- o optimisation du transbordement avec d'autres modes de transport en termes de maîtrise des coûts, de vitesse de traitement et de technologie de l'information.

(6) Objectifs politiques prioritaires des actions d'apprentissage en commun

Actions d'apprentissage en commun relatives au transport intermodal, y compris la formation, concernant au moins l'un des sujets suivants:

- o adaptation des procédures et méthodes dans les systèmes de transport pour satisfaire aux exigences actuelles en matière de logistique;
- o amélioration des procédures et méthodes dans les ports maritimes et intérieurs;
- o partage des connaissances, enseignements et expériences entre les participants aux actions en faveur des autoroutes de la mer existantes ou potentielles;
- o coopération entre le rail et la navigation intérieure et/ou le TMCD et/ou la route;
- o intégration de la navigation intérieure, du TMCD et du transport ferroviaire dans la chaîne logistique (concept «porte à porte»);
- o nouveaux modèles de coopération et de gestion des capacités dans le secteur ferroviaire;
- o amélioration de la tarification, des procédures et des méthodes dans les terminaux;
- o centres de formation européens réalisant des programmes axés sur la promotion du transport co-modal;
- o limitation des dommages dus au transport et prévention du vol et/ou du sabotage;
- o accroissement de l'efficacité et de la demande de transport non routier;
- o amélioration des connaissances des chargeurs en matière de transport intermodal de marchandises;
- o actions visant à mieux intégrer les nouveaux États membres dans la chaîne logistique;

- o actions visant à mieux faire connaître et utiliser les couloirs RTE-T;
- o mise en place conjointe de services pilotes, d'essai ou de démonstration pour évaluer de nouveaux concepts avant de les commercialiser, et qui consistent à transférer du fret hors de la route.

5. APPEL A PROPOSITIONS

La réalisation du programme de travail annuel se fera par l'appel à propositions qui fournira des informations détaillées sur les critères d'exclusion, d'éligibilité, de sélection et d'attribution, sur les dispositions de financement par l'Union européenne, sur les dispositions et la date limite de soumission des propositions et sur la date prévue de clôture de la procédure d'attribution.

La date indicative de lancement de l'appel à propositions est le deuxième trimestre de 2011.

6. CONDITIONS GENERALES DE FINANCEMENT

6.1 L'octroi d'une subvention au titre du programme est soumis aux conditions suivantes:

i) pour les actions de transfert modal, la subvention sera limitée à 35 % du total des coûts éligibles. Les coûts des infrastructures auxiliaires sont éligibles à hauteur de 20 % du total des coûts éligibles. La subvention ne dépassera pas 2 EUR (deux euros) par tranche de 500 tonnes-kilomètres ou 2 000 mètres cubes-kilomètres (si l'équivalent volumétrique est utilisé) de fret effectivement transféré¹⁰ de la route à un autre mode de transport terrestre ou par voie d'eau. Ce montant indicatif peut être ajusté, notamment en fonction de la qualité de l'action ou de l'avantage environnemental effectivement procuré;

ii) pour les actions à effet catalyseur, la subvention sera limitée à 35 % du total des coûts éligibles. Les coûts des infrastructures auxiliaires sont éligibles à hauteur de 20 % du total des coûts éligibles. La subvention ne dépassera pas 2 EUR (deux euros) par tranche de 500 tonnes-kilomètres ou 2 000 mètres cubes-kilomètres (si l'équivalent volumétrique est utilisé) de fret effectivement transféré¹¹ de la route à un autre mode de transport terrestre ou par voie d'eau. Ce montant indicatif peut être ajusté, notamment en fonction de la qualité de l'action ou de l'avantage environnemental effectivement procuré;

iii) pour les actions en faveur des autoroutes de la mer, la subvention sera limitée à 35 % du total des coûts éligibles. Les coûts des infrastructures auxiliaires sont éligibles à hauteur de 20 % du total des coûts éligibles. La subvention ne dépassera pas 2 EUR (deux euros) par tranche de 500 tonnes-kilomètres ou 2 000 mètres cubes-kilomètres (si l'équivalent

¹⁰ Pour mesurer le transfert, seront pris en compte les marchandises transportées, l'unité de transport intermodal et le véhicule routier, ainsi que les unités de transport intermodal et les véhicules routiers vides, effectivement chargés et déchargés au début et à la fin du parcours multimodal, s'ils sont aussi transférés hors de la route.

¹¹ Pour mesurer le transfert, seront pris en compte les marchandises transportées, l'unité de transport intermodal et le véhicule routier, ainsi que les unités de transport intermodal et les véhicules routiers vides, effectivement chargés et déchargés au début et à la fin du parcours multimodal, s'ils sont aussi transférés hors de la route.

volumétrique est utilisé) de fret effectivement transféré¹² de la route à un autre mode de transport terrestre ou par voie d'eau. Ce montant indicatif peut être ajusté, notamment en fonction de la qualité de l'action ou de l'avantage environnemental effectivement procuré;

iv) pour les actions d'évitement de trafic, la subvention sera limitée à 35 % du total des coûts éligibles. Les coûts des infrastructures auxiliaires sont éligibles à hauteur de 20 % du total des coûts éligibles. La subvention ne dépassera pas 2 EUR (deux euros) par tranche de 500 tonnes-kilomètres ou 2 000 mètres cubes-kilomètres (si l'équivalent volumétrique est utilisé) ou 25 véhicules-kilomètres¹³ de fret routier effectivement évité¹⁴. Ce montant indicatif peut être ajusté, notamment en fonction de la qualité de l'action ou de l'avantage environnemental effectivement procuré;

v) pour les actions d'apprentissage en commun, la subvention sera limitée à 50 % du total des coûts éligibles.

7. CRITERES GENERAUX D'ELIGIBILITE ET DE SELECTION

Les critères d'éligibilité suivants définissent le champ d'application de l'appel et s'appliquent aux cinq types d'actions – transfert modal, effet catalyseur, autoroutes de la mer, évitement de trafic et apprentissage en commun.

7.1. Critères d'éligibilité généraux

E1. **Unicité:** le type d'action pour lequel un projet est proposé doit être clairement précisé par le candidat.

E2. **Services de transport:** la proposition doit principalement concerner des **services** de transport ou des concepts logistiques destinés au marché. Autrement dit, les projets d'infrastructure, de recherche ou d'étude ne sont pas éligibles.

E3. **Dimension européenne – Entreprises:** une action peut être soumise soit par une entreprise unique, soit par un consortium d'entreprises établies dans un État membre de l'UE ou un pays participant pleinement au programme¹⁵. En cas d'action soumise par un consortium, une entreprise doit être désignée comme partenaire principal. Une entreprise d'un

¹² Pour mesurer le transfert, seront pris en compte les marchandises transportées, l'unité de transport intermodal et le véhicule routier, ainsi que les unités de transport intermodal et les véhicules routiers vides, effectivement chargés et déchargés au début et à la fin du parcours multimodal, s'ils sont aussi transférés hors de la route.

¹³ Il est nécessaire de mesurer les véhicules-kilomètres pour prendre en compte les actions visant à réduire les parcours à vide ou à accroître les coefficients de chargement. Celles-ci pourraient ne pas faire économiser de tonnes-kilomètres, mais faire diminuer le nombre de véhicules sur les routes.

¹⁴ Pour mesurer l'évitement, seront pris en compte les véhicules-kilomètres générés par les mouvements de poids lourds vides ou chargés.

¹⁵ Le programme est ouvert à la participation des pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Cette participation est régie par les conditions prévues dans les accords d'association avec ces pays et par les règles prévues dans la décision du Conseil d'association pour chaque pays concerné. Le programme est également ouvert à la participation des pays membres de l'AELE et de l'EEE ainsi que des pays tiers proches, sur la base de crédits supplémentaires conformément aux procédures à convenir avec ces pays. Actuellement, les pays participant pleinement au programme sont la Croatie et les pays de l'EEE (Norvège, Islande et Liechtenstein).

pays tiers proche¹⁶ peut aussi participer au projet en qualité de partenaire associé (mais pas de partenaire principal). Les actions doivent concerner le territoire d'au moins deux États membres ou le territoire d'au moins un État membre et celui d'un pays tiers proche.

E4. **Dimension européenne – Dépenses:** le budget ne servira qu'à financer les coûts¹⁷ encourus sur les territoires de l'Union européenne ou des pays participant pleinement au programme¹⁸. Les personnes physiques ou morales établies hors de ces pays ne peuvent bénéficier de fonds de l'Union européenne, au titre de l'appel, en qualité de partenaire du projet et leurs coûts ne sont pas éligibles. De plus, la sous-traitance à des personnes physiques ou morales établies hors de ces pays doit être dûment justifiée par un besoin technique et économique et ne peut être utilisée pour contourner les règles d'éligibilité applicables aux partenaires de projet¹⁹.

E5. **Type d'entité juridique:** tous les participants au projet doivent être des personnes morales. Il doit s'agir d'entreprises commerciales publiques ou privées. Les entités de droit public qui exercent des activités économiques conformément à leur législation nationale sont autorisées à participer au programme. Les propositions présentées par des personnes physiques ne sont pas admissibles. Les partenaires de projet doivent démontrer qu'ils ont le statut d'entreprise commerciale, en fournissant par exemple une pièce mentionnant leur numéro de TVA ou leur inscription au registre du commerce.

E6. **Démarrage de l'action:** l'action doit faire démarrer le service ou l'activité proposés entre le 1^{er} juillet 2010 et le 1^{er} juillet 2012. La subvention rétroactive d'actions déjà achevées est exclue.

7.2. Critères d'éligibilité particuliers

Tous les projets soumis pour financement devront répondre **simultanément** à tous les critères d'éligibilité correspondants pour chaque type d'action mentionné ci-dessous.

7.2.1. Actions de transfert modal

MOD1. **Itinéraire:** le trajet envisagé pour faire l'objet d'un transfert de fret grâce à l'action doit se situer sur le territoire d'au moins deux États membres de l'UE ou d'au moins un État membre de l'UE et un pays tiers proche.

MOD2. **Durée:** l'action doit atteindre ses objectifs sur une période d'au plus 36 mois.

MOD3. **Seuil:** le transfert modal proposé par l'action doit être d'au moins 60 millions de tonnes-kilomètres, ou d'équivalent volumétrique, en moyenne par an. Dans le cas de projets spécifiques visant à:

¹⁶ On entend par «pays tiers proche» tout pays non membre de l'Union européenne ayant une frontière commune avec l'Union européenne ou une côte bordant une mer fermée ou semi-fermée limitrophe de l'Union européenne.

¹⁷ Concrètement, cela signifie que le trajet prévu doit se situer sur le territoire d'un pays participant pleinement au programme pour que les coûts soient éligibles en vertu d'un contrat Marco Polo II.

¹⁸ Croatie et pays de l'EEE (Norvège, Islande et Liechtenstein).

¹⁹ Lorsque ces conditions sont remplies (en plus des autres critères d'éligibilité établis à la partie 7 «Critères généraux d'éligibilité et de sélection»), les coûts de sous-traitance sont éligibles.

a) un transfert modal de la route vers la navigation intérieure, le transfert proposé par l'action doit être d'au moins 13 millions de tonnes-kilomètres, ou d'équivalent volumétrique, en moyenne par an;

b) un transfert modal de la route vers le transport SWL, le transfert proposé par l'action doit être d'au moins 30 millions de tonnes-kilomètres, ou d'équivalent volumétrique, en moyenne par an.

7.2.2. Actions à effet catalyseur

CAT1. Itinéraire: le trajet envisagé pour faire l'objet d'un transfert de fret grâce à l'action doit se situer sur le territoire d'au moins deux États membres de l'UE ou d'au moins un État membre de l'UE et un pays tiers proche.

CAT2. Durée: l'action doit atteindre ses objectifs sur une période d'au moins 36 mois et d'au plus 60 mois.

CAT3. Seuil: le transfert modal proposé par l'action doit être d'au moins 30 millions de tonnes-kilomètres, ou d'équivalent volumétrique, en moyenne par an.

7.2.3. Actions en faveur des autoroutes de la mer

MOS1. Itinéraire: le trajet envisagé pour faire l'objet d'un transfert de fret grâce à l'action doit se situer sur le territoire d'au moins deux États membres de l'UE ou d'au moins un État membre de l'UE et un pays tiers proche.

Les actions en faveur des autoroutes de la mer doivent respecter les 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 transport²⁰. Par conséquent, s'agissant des projets à l'intérieur de l'UE, seuls ceux concernant les ports de catégorie A, tels que définis à l'article 12, paragraphe 2, de ladite décision (c'est-à-dire les ports dont le volume annuel total de trafic est au moins de 1,5 million de tonnes de fret ou de 200 000 passagers) seront éligibles à un financement Marco Polo au titre d'actions en faveur des autoroutes de la mer.

MOS2. Durée: l'action doit atteindre ses objectifs sur une période d'au moins 36 mois et d'au plus 60 mois.

MOS3. Seuil: le transfert modal proposé par l'action doit être d'au moins 200 millions de tonnes-kilomètres, ou d'équivalent volumétrique, en moyenne par an.

7.2.4. Actions d'évitement de trafic

TAV1. Itinéraires: les trajets envisagés pour faire l'objet d'un transfert de fret grâce à l'action doivent se situer sur le territoire d'au moins deux États membres de l'UE ou d'au moins un État membre de l'UE et un pays tiers proche.

TAV2. Durée: l'action doit atteindre ses objectifs sur une période d'au moins 36 mois et d'au plus 60 mois.

²⁰ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

TAV3. **Seuil:** l'évitement de trafic proposé par l'action doit être d'au moins 4 millions de véhicules-kilomètres ou de 80 millions de tonnes-kilomètres en moyenne par an.

7.2.5. Actions d'apprentissage en commun

LEA1. **Durée:** l'action doit atteindre ses objectifs sur une période d'au plus 24 mois.

LEA2. **Seuil:** le seuil minimal indicatif de subvention est de 250 000 EUR par action.

7.3. Critères d'éligibilité spécifiques aux actions de transfert modal, en faveur des autoroutes de la mer et à effet catalyseur basées sur le TMCD

Les candidats proposant des projets basés sur le TMCD au titre des actions de transfert modal, en faveur des autoroutes de la mer et à effet catalyseur doivent démontrer que, pour atteindre les objectifs des projets, ils recourent à des technologies innovantes ou à des méthodes d'exploitation permettant de réduire significativement les émissions polluantes du transport maritime.

7.4. Critères de sélection

S.1. Capacité financière des candidats

Les entreprises doivent être légalement constituées et enregistrées. Qu'elles agissent seules ou en consortium, elles doivent avoir la capacité financière nécessaire pour susciter la confiance dans l'action à subventionner. Cette capacité doit être attestée par la fourniture d'états financiers non consolidés et audités.

Les derniers états financiers disponibles d'au moins l'un des partenaires du projet doivent faire apparaître les valeurs correspondantes des deux rapports suivants: (1) Actifs courants / Passifs courants > 0,75, et (2) Subvention UE / Fonds propres < 1.

S.2. Capacité technique des candidats

Les candidats doivent avoir la capacité technique et opérationnelle nécessaire pour mener à bien l'action à subventionner, et justifier de cette capacité par les documents appropriés. Cette capacité doit être attestée par une expérience d'au moins 5 ans des candidats, ou de leurs employés directs, dans le secteur commercial et d'activité dans lequel le projet sera réalisé. Les pièces justificatives de cette capacité doivent être fournies avec les rapports d'activité de la société et les CV.

8. CRITERES D'ATTRIBUTION

8.1. Volume de fret transféré hors de la route ou volume de trafic routier évité

Ce critère exige une définition et une présentation claires de l'ancien itinéraire «routier» et du nouvel itinéraire «avec transfert modal» pour les actions de transfert modal, à effet catalyseur et en faveur des autoroutes de la mer.

Les actions d'apprentissage en commun n'ont pas à porter sur un itinéraire de transport.

Pour les actions d'évitement de trafic, une définition et une présentation claires de l'ancien et du nouveau service de transport (itinéraire, nombre de poids lourds, nombre de tonnes-kilomètres et nombre de véhicules-kilomètres) sont obligatoires.

8.1.1. Transfert modal

Le transfert modal effectué dans le cadre d'une action de transfert modal, à effet catalyseur ou en faveur des autoroutes de la mer, doit être mesuré en tonnes-kilomètres.

Autrement, pour les marchandises légères, le candidat peut utiliser l'équivalent volumétrique des «tonnes de fret», mesuré en mètres cubes. La convention étant que **4 mètres cubes-kilomètres (m³km) équivalent à 1 tonne-kilomètre (tkm)**, tous les calculs et chiffres figurant dans la proposition doivent respecter cette convention. Le choix du m³km ou de la tkm comme unité de mesure doit être précisé clairement par le candidat.

8.1.2. Évitement de trafic

L'évitement de trafic effectué est mesuré en véhicules-kilomètres (ou tonnes-kilomètres ou son équivalent volumétrique). On le mesure en faisant la différence entre l'ancien volume de transport routier et le nouveau.

8.2. Avantages environnementaux et coûts externes économisés

Les avantages environnementaux et les coûts externes économisés comportent des éléments quantitatifs et qualitatifs, et ils doivent être décrits et justifiés dans le détail.

La calcul des avantages environnementaux quantitatifs et des coûts externes économisés consiste à faire la différence entre les coûts externes de l'ancien itinéraire «routier» et du nouvel itinéraire «avec transfert modal», respectivement de l'«ancien» service de transport et du «nouveau» concept d'évitement de trafic. Seuls les avantages environnementaux obtenus et les coûts externes économisés sur le territoire des pays participant pleinement au programme Marco Polo peuvent être utilisés dans ce calcul.

8.3. Crédibilité de l'action

Les résultats d'études de marché et de faisabilité et un plan d'entreprise cohérent par rapport à l'action décrite sont des éléments essentiels pour évaluer la crédibilité de la proposition, ainsi que l'utilisation probable du service en termes de clients potentiels (lettres d'intention – ou, mieux encore, d'engagement – à l'appui) et la présentation d'objectifs commerciaux à la lumière des statistiques Eurostat en matière de transport, etc. Le cas échéant, une analyse appropriée de la compétitivité du service par rapport aux transporteurs routiers actuels doit être fournie, comprenant au moins une comparaison des coûts et des temps de parcours.

8.4. Viabilité de l'action

Toutes les actions doivent être viables au-delà de la durée du projet. Cela doit être clairement démontré dans un plan d'entreprise solide comportant des prévisions précises en termes de pertes et profits.

8.5. Approche innovante

Toutes les actions (à l'exception des actions de transfert modal) doivent être innovantes.

8.6. Plan de diffusion

Pour toutes les actions (à l'exception des actions de transfert modal), les résultats et les méthodes des actions doivent être diffusés suivant un plan de diffusion clair et détaillé.

8.7. Valeur ajoutée européenne – Amélioration de la coopération et partage du savoir-faire

Ce critère ne s'applique qu'aux actions d'apprentissage en commun et concerne la dimension européenne de l'action, les groupes cibles à former ou atteindre, la coopération entre les parties prenantes et le partage de savoir-faire. La valeur ajoutée de l'action doit être démontrée par une analyse appropriée de la situation dans le secteur et de tous les inconvénients potentiels auxquels l'action contribuerait à remédier.

8.8. Degré d'intégration intermodale

Ce critère ne s'applique qu'aux actions en faveur des autoroutes de la mer et concerne l'intégration de la liaison maritime dans la chaîne globale de transport de porte à porte, par exemple par la mise à disposition d'un système intégré de localisation et de suivi, d'un guichet électronique unique d'échange d'informations entre les prestataires de services et les utilisateurs concernés par les autoroutes de la mer, d'un guichet unique pour les formalités administratives, d'un régime unique de responsabilité couvrant l'intégralité de la chaîne intermodale, la coordination des horaires, un stratégie commune de commercialisation et un système unique de facturation.

9. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Conformément à l'article 12 du règlement Marco Polo²¹, le programme de travail 2011 couvre les mesures d'accompagnement supplémentaires destinées à répondre aux besoins politiques nouveaux et axées sur la préparation des actions futures dans le contexte général du programme. Les actions devant être financées au titre du programme en 2011 sont les suivantes:

Analyse d'impact de l'évaluation et de l'éventuelle révision de la politique intermodale de l'UE – à réaliser par appel d'offres ouvert de marché de services, d'un budget estimé à 150 000 EUR. La procédure de passation de marché devrait être lancée au deuxième trimestre de 2011.

Étude sur l'instauration d'un document de transport unique et d'un régime unique de responsabilité applicable au transport multimodal – à réaliser par appel d'offres ouvert de marché de services, d'un budget estimé à 150 000 EUR. La procédure de passation de marché devrait être lancée au deuxième trimestre de 2011.

Étude sur le transport par wagon isolé en Europe – à réaliser par appel d'offres ouvert de marché de services, d'un budget estimé à 205 000 EUR. La procédure de passation de marché devrait être lancée au deuxième trimestre de 2011.

²¹ Voir note de bas de page 3, page 1.

Organisation et réalisation d'une croisière de promotion de la navigation intérieure – à réaliser par appel d'offres ouvert de marché de services, d'un budget estimé à 955 000 EUR. L'action a pour objectifs de faire connaître la navigation intérieure et démontrer son potentiel, de promouvoir les ports (intérieurs) en tant qu'interfaces nodales entre la navigation intérieure, la chaîne logistique et les sites industriels, de rendre la profession attirante pour les jeunes et de faire valoir l'utilisation polyvalente des voies navigables. En association avec d'éventuelles manifestations similaires dont il serait tenu compte, l'action consisterait à parcourir certaines voies navigables européennes (par exemple le Rhin et/ou le Danube) à bord d'un ou de plusieurs bateaux fluviaux et à organiser des événements de diffusion dans plusieurs ports/villes. Il pourrait s'agir d'expositions à bord, combinées à des journées portes ouvertes dans les ports, et de manifestations particulièrement destinées aux entreprises locales et au secteur de la batellerie. Les groupes cibles sont l'ensemble des riverains des cours d'eau, les jeunes, les entreprises industrielles et de logistique. La procédure de passation de marché devrait être lancée au deuxième trimestre de 2011.

Contribution au programme européen de soutien au transport maritime à courte distance (ligne budgétaire 06 02 06) – à réaliser par subvention, au titre de l'article 168, paragraphe 1, point f), des modalités d'exécution, en faveur du Réseau européen de transport maritime à courte distance composé de Centres de promotion du transport maritime à courte distance. La priorité et l'objectif de l'action sont de fournir aux chargeurs et transitaires des informations neutres et objectives sur les solutions de transport ayant une composante de transport maritime à courte distance. Les résultats prévus sont la réalisation d'un programme d'actions de promotion du transport maritime à courte distance. La contribution est estimée à 350 000 EUR. Les candidatures devraient être reçues au deuxième trimestre de 2011. Le taux maximum de cofinancement sera de 50 %.

10. BUDGET

Le budget proposé pour 2011, provenant des lignes budgétaires 06 01 04 01, 06 02 06 et 06 01 04 32, est approximativement de 67,5 millions EUR à l'aide desquels la Commission envisage de financer environ trente-six (36) projets. Ce budget couvrira le financement, à hauteur de 112 600 EUR, de certaines dépenses administratives comme l'acquisition de compétences externes, l'organisation de réunions, la diffusion d'informations, les études externes et les publications ainsi que d'autres dépenses à prendre en compte, notamment le transfert annuel de la somme de 1 592 000 EUR destinée à couvrir les dépenses administratives de l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation (AECI). De plus, est compris dans le budget proposé un montant maximum de 200 000 EUR pour la réalisation des activités de commercialisation visant à promouvoir le programme, qui sera engagé en 2011 par contrats-cadres soit de l'AECI, soit de la Commission. Enfin, est également comprise dans le budget du programme proposé pour 2011 la somme de 1 810 000 EUR qui servira à financer les mesures d'accompagnement visées à la partie 9 du présent document.