

**Avis du Comité des régions sur la «Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE concernant les ports maritimes, ports intérieurs et terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 à l'annexe III»**

(98/C 373/03)

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

vu la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE concernant les ports maritimes, ports intérieurs et terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 à l'annexe III (COM(97) 681 final — 97/0358 COD) <sup>(1)</sup>;

vu la décision du Conseil en date du 24 mars 1998 de le consulter à ce sujet, conformément aux articles 129D et 198C, premier alinéa, du Traité instituant la Communauté européenne;

vu la décision de son Bureau en date du 13 mai 1998 d'attribuer la préparation de l'avis à la commission 3 «Réseaux transeuropéens, transports, société de l'information»;

vu le projet d'avis (CdR 101/98 rév.) adopté par la commission 3, le 18 mai 1998 (rapporteur: M. Sauwens);

a adopté à l'unanimité lors de sa 25<sup>e</sup> session plénière des 16 et 17 septembre 1998 (séance du 17 septembre), le présent avis.

**1. Introduction: contenu du document de la Commission**

1.1. La décision 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) établit un cadre général pour la mise en place d'un réseau d'infrastructure intégré et multimodal <sup>(2)</sup>.

1.2. La proposition de modification présentée par la Commission vise à clarifier et à renforcer la position des ports maritimes, ports intérieurs et terminaux intermodaux dans le RTE-T.

1.3. Ces points d'interconnexion constituent une condition préalable aux échanges entre les différents modes de transport. Le développement du transport intermodal devrait contribuer à rendre l'utilisation de l'ensemble du réseau plus efficace en termes opérationnels et environnementaux.

1.4. La Commission indique que lors de l'évaluation des ports maritimes, ports intérieurs et terminaux intermodaux à inclure le RTE-T, elle a procédé à de vastes consultations des États membres et des autres parties intéressées.

1.5. De manière générale, les États membres et les autres parties impliquées ont soutenu l'initiative visant à intégrer plus efficacement les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux intermodaux dans un RTE-T multimodal.

1.6. selon la commission, les divergences qui ont émergé portaient essentiellement sur des questions de détail, comme le nombre et la localisation des points d'interconnexion, ainsi que sur les critères relatifs aux projets d'intérêt commun.

1.7. Le RTE-T est conçu comme un réseau d'infrastructure multimodal qui devrait progressivement combiner et intégrer les différents modes de transport et réseaux nationaux.

1.8. Cette évolution repose sur l'hypothèse que l'intégration des différents modes et réseaux nationaux devrait engendrer une efficacité globalement accrue, ayant pour résultat une diminution de la congestion du trafic et des effets liés à la pollution.

1.9. La combinaison de différents modes de transport est indispensable si l'on veut que la croissance prévue des activités de transport au cours des prochaines années s'appuie dans une large mesure sur les modes les moins congestionnés et les moins dommageables pour l'environnement.

1.10. La Commission indique également que l'intégration des réseaux non connectés à l'heure actuelle devrait accroître l'accessibilité des régions de l'Union, entraînant des effets positifs pour les échanges et la productivité.

1.11. Réseau multimodal, le RTE-T est constitué de liaisons et de nœuds. Toutefois, eu égard à l'objectif du RTE-T qui est de combiner et d'intégrer différents modes de transport, les orientations peuvent être considérées comme insuffisantes en l'absence de critères et de schémas spécifiques pour le développement des principaux points d'interconnexion.

<sup>(1)</sup> JO C 120 du 18.4.1998, p. 14.

<sup>(2)</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

1.12. En particulier, les ports maritimes, les ports intérieurs et les installations de transbordement pour le transport combiné constituent autant de conditions préalables au fonctionnement du transport intermodal au sein d'un réseau d'infrastructure multimodal.

1.13. Dans sa forme actuelle, le RTE-T doit être considéré, par conséquent, comme étant incomplet.

1.14. L'identification des ports maritimes dans le RTE-T constitue une étape importante dans la création d'un réseau d'infrastructure multimodal. Historiquement, les ports maritimes ont souvent été le point de départ de la création de liaisons de transport avec l'intérieur du pays. À l'heure actuelle, les ports maritimes jouent un rôle essentiel dans la conception et l'établissement de systèmes de transport vers l'hinterland.

1.15. Comme les ports maritimes et les points d'interconnexion avec l'hinterland sont interdépendants et constituent tous des éléments importants du développement du transport intermodal, la Commission a décidé d'inclure les points d'interconnexion intérieurs dans la proposition.

1.16. En résumé, l'on peut dire que la proposition actuelle de la Commission précise la décision n° 1692/96/CE sur le réseau transeuropéen de transport en y ajoutant des critères à la fois plus stricts et plus larges pour la sélection des ports maritimes, des ports intérieurs et des terminaux intermodaux.

## 2. Avis: Observations générales

2.1. Le Comité des régions soutient les efforts de la Commission visant à mieux définir le rôle des ports maritimes et des ports intérieurs dans le cadre du transport intermodal en Europe.

2.2. Le Comité renvoie à ses avis précédents, qui demandaient que la politique européenne des transports accorde plus d'importance au transport par voie navigable et au transport combiné.

2.3. La politique des transports doit dès lors faire l'objet d'une approche globale intégrée; dès la première phase décisionnelle, il y a lieu de tenir compte des aspects liés à l'aménagement du territoire.

2.4. Une meilleure imputation des coûts réels de transports, associée à une politique d'harmonisation des conditions de concurrence, est également une condition expresse.

2.5. Le Comité des régions déplore quelque peu que l'actuelle proposition de décision vise presque exclusivement le transport de marchandises, alors que les ports représentent également un maillon important des RTE-T en termes de transport de passagers.

2.6. Il convient ici de mentionner explicitement le droit du citoyen européen à la mobilité dans sa véritable signification sociale, certainement pour les habitants des régions européennes périphériques. En outre, on ne soulignera jamais assez l'importance des ports pour le trafic touristique.

2.7. Le Comité regrette également que l'on n'ait pas profité de l'occasion pour préciser et expliciter les critères et les spécifications applicables aux projets d'intérêt communautaire dans le domaine du réseau de voies navigables.

2.8. Le Comité ne parvient pas à comprendre en outre pour quelles raisons de nombreux ports intérieurs dont l'activité peut contribuer de manière essentielle à une plus large utilisation du réseau européen de voies navigables ne sont pas repris sur les cartes de l'annexe I. Le Comité se prononce pour une plus grande densification de ce réseau de ports intérieurs.

2.9. Dans le cadre du RTE-T, le réseau européen de voies navigables doit être optimisé, et un certain nombre de liaisons transfrontalières doivent être dotées d'un gabarit et d'une capacité suffisants. Ce n'est qu'ainsi que les ports intérieurs pourront réellement assumer le rôle qui leur est imparti.

2.10. En ce qui concerne la coordination, le Comité partage l'opinion selon laquelle le développement des ports maritimes, des ports intérieurs et des terminaux intermodaux se fait essentiellement sous l'impulsion du marché.

2.11. Le Comité des régions est particulièrement favorable à l'intégration des ports maritimes dans les réseaux transeuropéens (TEN), notamment parce qu'il garantissent – en tant que points d'interconnexion des transports internationaux de marchandises – le raccordement des ports maritimes aux autres voies de communication suprarégionales du TEN.

2.12. Le transport intermodal constitue un élément essentiel d'une politique des transports équilibrée. Le Comité ne parvient pas à comprendre concrètement pour quelles raisons de nombreux terminaux de transport combiné, dont l'activité peut contribuer de manière essentielle à une plus large utilisation du transport intermodal, ne sont pas repris sur les cartes de l'annexe I. Le Comité se prononce en faveur d'une plus grande densification de ce réseau de transport intermodal.

2.13. En conséquence, le Comité des régions appuie les efforts de la Commission pour accorder également un soutien financier aux projets portuaires en tant que projets d'intérêt commun dans la mise en place des réseaux transeuropéens de transport. La prise en compte des projets portuaires met en évidence l'importance des ports maritimes en tant que centres logistiques et points d'interconnexion des voies de communication dans le système européen de transport. Néanmoins, l'évaluation et la sélection des projets portuaires nécessite un suivi critique.

2.14. Le Comité des régions se félicite que l'on ne procède pas à une classification des ports maritimes sur le modèle de celle prévue par les orientations pour les

aéroports, ni à une identification de certains ports comme «ports d'intérêt européen».

2.15. Afin d'éviter les distorsions de concurrence, le Comité des régions considère lui aussi qu'il convient en principe de ne pas soutenir financièrement les projets mis en œuvre dans une zone portuaire en faisant appel au budget TEN. Cela signifie également que la promotion de projets de superstructures est exclue. La Commission a reconnu qu'il faut tenir compte de l'impact de chaque projet sur la concurrence.

2.16. Les trois exceptions prévues au principe selon lequel les investissements d'infrastructures dans les zones portuaires ne sont pas éligibles ne doivent en tout cas pas se limiter aux systèmes d'information et de gestion comme l'EDI, mais être étendues aux projets concernant les transports combinés. Ainsi, l'ensemble des projets décrits à l'annexe II, section 7, deviendraient éligibles même à l'intérieur des zones portuaires. Mais il en résulterait de fortes distorsions de concurrence, car il s'agit principalement d'investissements de superstructures destinées au transbordement. Cela reviendrait en quelque sorte à abolir «en douce» le critère fondamental en vertu duquel seuls les projets d'infrastructures sont éligibles en ce qui concerne le secteur des ports maritimes. L'extension des aides aux projets concernant les transports combinés est dès lors nécessaire.

2.17. Il est en outre prévu que, dans les régions éligibles, les projets mis en œuvre au sein de zones portuaires puissent bénéficier d'aides au titre du Fonds de cohésion et des Fonds structurels et que cette aide puisse également être accordée dans des cas exceptionnels à des investissements de superstructures. La Commission s'immisce ainsi activement dans la concurrence entre les ports maritimes européens. Or il ne saurait être question d'introduire des distorsions de concurrence au détriment des ports septentrionaux par une politique visant à diriger ou à répartir de manière équitable les flux commerciaux entre les ports maritimes européens, que ce soit par des aides financières ou par l'amélioration des conditions-cadre. La concurrence entre les ports maritimes européens ne doit pas être nivelée par les mesures de l'UE. Il n'est pas acceptable que l'utilisation de fonds publics dans le cadre des aides régionales compromette par ailleurs la rentabilité d'investissements privés. Si certaines régions nécessitent une aide du point de vue de la politique régionale, cette aide devrait porter sur l'établissement et la promotion d'industries non préjudiciables au site d'implantation. Le Comité des régions s'oppose résolument au déplacement dirigé de flux de transport existants et bien organisés.

2.18. L'intervention de la Communauté se justifie dès lors pleinement, mais toutefois en étroite concertation avec les régions, les États membres ainsi que les pouvoirs locaux, et dans le respect du principe de subsidiarité.

2.19. Contrairement à ce qu'affirme la proposition de décision, des efforts ont déjà été fournis à plusieurs niveaux pour coordonner les points d'interconnexion sur la base d'un plan global de trafic et de transport ou d'un plan de mobilité.

2.20. À terme, cela entraînera toutefois obligatoirement la classification hiérarchique des ports maritimes à l'échelle européenne.

### 3. Conclusions

3.1. Pour le moment, le Comité peut approuver les critères d'identification des ports maritimes prévus à l'annexe I et la liste qui en découle des 300 ports maritimes repris dans le RTE-T. Le Comité accepte également les raisons de l'exception demandée pour les îles des mers Égée et Ionienne.

3.2. Dans la phase actuelle du développement d'une politique européenne des transports, le Comité approuve également les critères d'identification des terminaux et des ports intérieurs figurant également à l'annexe I (schéma).

3.3. Toutefois, les cartes de l'annexe I reprenant les ports intérieurs et les terminaux intermodaux sont incomplètes, car de nombreux autres ports et terminaux satisfont aux critères. Ces cartes doivent dès lors être complétées.

3.4. Quant à la description des projets repris à l'annexe III, le Comité souhaite faire remarquer que dans tous les États membres européens, et souvent à l'initiative des collectivités locales et régionales, les projets prioritaires et leur définition évoluent souvent rapidement.

3.5. Il serait préférable de procéder à intervalles réguliers à l'actualisation de cette annexe III après une large consultation des régions et des collectivités locales.

Bruxelles, le 17 septembre 1998.

*Le Président*  
*du Comité des régions*  
Manfred DAMMEYER