

5.2.17 Adopter sans délai des mesures garantissant aux RUP un développement durable, en particulier pour ce qui est de la protection de la biodiversité, du réseau Natura 2000 et de la gestion des déchets.

5.2.18 Faire preuve d'imagination au moment de mettre en place des mécanismes et des procédures spécifiques pour les RUP afin d'éviter qu'elles ne restent en marge des bienfaits du grand marché intérieur, en promouvant par exemple l'utilisation d'énergies renouvelables et l'accès aux réseaux à large bande.

5.2.19 Garantir la continuité des régimes fiscaux différenciés des RUP, en tant qu'instruments essentiels pour le développement économique de ces régions.

5.2.20 Envisager la participation active des régions ultrapériphériques aux négociations des accords de partenariat économique (APE) avec les pays ACP en favorisant la mise en place d'un mécanisme de dialogue fluide et permanent entre les autorités régionales et /ou les autorités nationales et les organismes régionaux, avec lesquels l'UE négocie les APE, et ce afin de garantir une efficacité, une complémentarité et une cohérence accrues de ces accords.

Bruxelles, le 13 juillet 2005.

La Présidente

du Comité économique et social européen

Anne-Marie SIGMUND

### Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires»

[COM(2004) 654 final — 2004/0240 (COD)]

(2005/C 294/06)

Le 2 décembre 2004, le Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément aux dispositions de l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 19 mai 2005 (rapporteur: M. RETUREAU).

Lors de sa 419<sup>ème</sup> session plénière des 13 et 14 juillet 2005 (séance du 13 juillet), le Comité économique et social européen a adopté l'avis suivant par 91 votes pour, 49 contre et 17 abstentions.

#### 1. Introduction

1.1 Après le Livre vert relatif aux ports et infrastructures maritimes en 1997, la Commission rappelait dans son premier projet de directive sur «l'accès au marché des services portuaires» de 2001, et alors que le livre blanc sur la politique commune des transports était encore en préparation, que les thèmes clés du «paquet portuaire» étaient les suivants:

— intégration des transports maritimes dans le RTE-T,

— réglementation de l'accès aux services portuaires,

— financement public des ports maritimes et infrastructures portuaires.

1.2 Les thèmes du «paquet portuaire» étaient d'ailleurs largement développés en introduction au premier projet de directive <sup>(1)</sup> sur le second thème clé de l'accès au marché, qui a finalement été rejeté par le Parlement en 3<sup>ème</sup> lecture.

1.3 La Commission, usant de sa prérogative de seule institution disposant du pouvoir d'initiative, revient sur le même thème, avec sa nouvelle proposition de directive <sup>(2)</sup> concernant l'accès au marché des services portuaires, car elle considère comme son droit et son devoir de légiférer en ce domaine, en application du TCE.

1.4 Elle affirme *in limine* que la philosophie, les principes et les objectifs définis en 2001 dans sa communication initiale restent inchangés, mais que certains des amendements proposés avaient été pris en considération parce qu'ils enrichissaient la proposition de départ.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 35 final.

<sup>(2)</sup> COM(2004) 654 final du 13 octobre 2004.

1.5 Il convient de rappeler quelques uns des principaux écueils sur lesquels la proposition initiale avait buté avant d'examiner la nature et la portée des modifications apportées dans la nouvelle proposition de directive:

- le besoin même d'une telle directive a été mis en doute;
- il a été reproché, d'ailleurs dès le livre vert de 1997 en ce qui concerne le Comité <sup>(3)</sup>, mais une fois encore à propos la proposition de directive de 2001, l'absence de prise en considération effective de la dimension sociale dans le secteur portuaire;
- les exigences de sécurité, de protection de l'environnement, ainsi que la notion de service public (art. 86 TCE) n'auraient pas non plus été suffisamment prises en compte;
- le pilotage devrait être exclu du champ d'application (le rapporteur du Parlement avait proposé d'exclure aussi la manutention, sans être suivi par une majorité de la commission parlementaire sur ce point);
- l'auto assistance dans son principe ou sa portée, et la manutention notamment dans l'exigence mécanique de deux fournisseurs au moins par port ont soulevé nombre de critiques, et même provoqué une grève européenne des dockers;
- la durée des autorisations a fait l'objet de débats prolongés, de même que l'indemnisation de précédents fournisseurs par les nouveaux entrants: il s'agissait de ne pas freiner les investissements, même en fin d'autorisation, et de sauvegarder les intérêts économiques des fournisseurs de services;
- l'ouverture au plus grand nombre possible de fournisseurs, critiquée pour des conditions d'efficacité économique et de rentabilité des investissements, en fonction de la dimension réelle du marché et d'autres considérations, comme le respect de la stratégie de développement ou de la spécialisation des ports.

## 2. La nouvelle proposition de directive de la Commission

2.1 La proposition actuelle comporte un exposé des motifs très argumenté et de nombreux considérants. La Commission affirme reprendre le projet initial de 2001, tout en prenant en considération sa propre proposition modifiée de 2002, et la position commune du Conseil ainsi que les textes issus de la procédure de conciliation après la deuxième lecture au Parlement.

<sup>(3)</sup> Avis du CESE sur le «Livre vert de la Commission relatif aux ports et aux infrastructures maritimes», JO C 407 du 28.12.1998. p. 92.

2.2 Les motifs invoqués à l'appui d'une initiative européenne sont, pour l'essentiel:

- les quatre libertés fondamentales du Traité,
- les demandes du Conseil,
- les besoins croissants en matière de transports (Livre blanc de 2001) et la nécessité de transférer une partie importante de cette croissance vers le maritime,
- le besoin de l'achèvement du marché intérieur et la nécessité d'une concurrence transparente au sein des ports et entre les ports, fondée sur des règles harmonisées,
- la création d'emplois et le respect des droits sociaux des travailleurs.

2.3 Mais la philosophie, les principes initiaux ainsi qu'un nombre important de points demeurent inchangés par rapport au projet initial de 2001.

2.4 En particulier, les changements ne concernent pas:

- le champ d'application,
- les critères d'octroi des autorisations,
- le pilotage, considéré comme un service commercial,
- la transparence des comptes du gestionnaire du port ou du système portuaire (question qui à la différence des précédentes n'était pas contestée et qui fait déjà l'objet d'une directive sur la transparence financière et des orientations sur les aides d'État).

2.5 Les principaux éléments nouveaux introduits par la Commission concernent:

- l'auto-assistance pour les opérations liées à la marchandise et aux passagers, avec du personnel à terre et aussi, dans certaines conditions, avec du personnel de bord,
- les autorisations deviennent obligatoire pour les fournisseurs de service et pour l'auto-assistance; les fournisseurs en place devront obtenir des autorisations nouvelles dans un «délai raisonnable», afin de se conformer aux règles de la directive, tout en considérant les attentes légitimes des fournisseurs déjà sur le marché, au maximum un an après la date limite de transposition de la directive,
- le principe général est celui de l'accès du plus grand nombre possible de fournisseurs au marché des services portuaires largement définis, et la limitation de leur nombre l'exception (art. 9),
- la durée de validité des autorisations est finalement modifiée en fonction des investissements à consentir par les fournisseurs et des règles relatives à la dépréciation des biens meubles et immeubles,
- la question de la concurrence entre les ports est traitée par l'application de la directive sur la transparence (art. 16) et par celle des orientations relatives aux aides d'État (art. 17).

### 3. Observations préliminaires

3.1 Un certain nombre de ports maritimes appartiennent et/ou sont gérés par des autorités publiques (communes et autres collectivités territoriales, établissements publics, etc.). Les gestionnaires sont alors soumis en totalité ou en partie à des règles de comptabilité publique et tiennent des comptabilités analytiques. Les pratiques et les comptes des divers ports maritimes devraient être soumis aux autorités nationales de la concurrence et le cas échéant aux cours des comptes régionales ou nationales, et les rapports de ces organes de contrôle devraient être adressés à la DG Concurrence de la Commission.

3.2 Ces dernières années, dans la plupart des nouveaux pays ainsi que dans les anciens pays membres, une évolution vers la privatisation des ports maritimes s'est manifestée. Beaucoup de ports sont devenus des sociétés anonymes.

3.3 Les ports les plus importants d'Europe sont ouverts vers la mer du Nord et la Manche; les tonnages de marchandises et les nombres de conteneurs traités sont très divers selon la position géographique des ports des différentes mers européennes. Dans le champ d'application du projet de directive, cela va de 1,5 millions à des dizaines, voire des centaines de millions de tonnes, et pour les conteneurs le volume va jusqu'à plusieurs millions par an (Rotterdam, Anvers, par exemple). Le Comité considère que l'application de règles uniformes à des ports maritimes très différents en taille, activités, nature de la propriété et de la gestion, risque de ne pas répondre aux réalités et aux besoins effectifs des ports considérés. La concurrence entre ports est effective depuis longtemps. Des considérations de subsidiarité et de proportionnalité devraient être prises en compte.

3.4 Nombre de ports fournissent eux-mêmes un certain nombre d'infrastructures et de services essentiels au trafic maritime, et ne considèrent pas que leur compétence doit se limiter à l'administration de l'espace maritime et terrestre du port, à leur entretien et à celui des quais. L'offre de certains services peut répondre à des exigences d'intérêt général ou encore à la recherche d'un équilibre financier global pour l'autorité portuaire, voire d'un profit distribuable aux actionnaires des ports privés. L'interdiction des «subventions croisées» affaiblirait les capacités d'investissements portuaires.

3.5 Le Comité regrette que les évolutions importantes survenues depuis le Livre vert et le premier paquet portuaire ne soient pas prises en considération et demande à la Commission de réviser son projet en fonction d'une étude d'impact objective qui prenne en compte les réalités actuelles des ports européens et leur indéniable compétitivité internationale; le Comité prend note du fait que la Commission a annoncé, lors de l'audition organisée par le Comité le 31 janvier 2005, qu'une telle étude serait publiée vers fin juin 2005. En l'absence d'un comité du dialogue social compétent, le Comité estime que les partenaires sociaux devraient également être consultés. Des modifications profondes au projet devraient découler du respect des procédures normales en matière de meilleure législation (parti-

pation et consultations, études d'impact notamment); le second projet a en effet suivi de très près le premier, sans travaux préparatoires suffisants.

3.6 Un port constitue une plate-forme logistique complexe, reliée à un hinterland de profondeur géographique et économique variable, régional national voire international, à des voies navigables intérieures, voies de communication ferroviaires et routières, pipelines et voies de cabotage, et il doit élaborer des stratégies liées au développement du secteur géographique qu'il irrigue économiquement, à son bassin d'emploi, aux besoins économiques qui s'y manifestent et à leurs évolutions. Il convient, aux yeux du Comité, de favoriser l'intermodalité en faveur du transport maritime, en particulier du cabotage, mais le dispositif du projet de directive, dans sa forme actuelle ne traite pas directement de cette nécessité impérative.

3.7 Le rôle des ports commerciaux, spécialisés ou généralistes, publics ou privés, ne se limite pas à fournir le soubassement matériel (voies d'accès, bassins, quais et espaces terrestres) d'une plate-forme multimodale. Leur rôle d'organisation, de répartition des espaces, de prévision en matière de développement d'infrastructures doit aussi être rétribué sur le plan économique, et ils doivent suppléer aux défaillances éventuelles des opérateurs privés en certains domaines pour que la plate-forme reste fonctionnelle.

3.8 Leurs projets de développement, leur spécialisation, doivent être respectés. Au-delà de l'espace disponible et de contraintes matérielles d'accès, le nombre de fournisseurs de services devrait aussi pouvoir être limité pour des raisons d'efficacité économique et de rentabilité pour les fournisseurs de services, de sécurité des opérations, d'organisation du port, de garanties environnementales et sociales, de préservation des emplois. Cela relève essentiellement de la subsidiarité. En outre, une concurrence exacerbée peut conduire à une dispersion des moyens et des compétences préjudiciables aux intérêts des usagers du port.

3.9 Le Comité reconnaît que le nouveau projet de la Commission laisse une plus grande flexibilité aux autorités portuaires dans la fixation de limites au nombre d'opérateurs par catégorie de service, selon la nature du port et les conditions locales.

3.10 Les concessions et les licences accordées par l'autorité compétente aux fournisseurs de services ou les accords commerciaux passés par l'autorité compétente avec des fournisseurs de service doivent être conclu pour une période dont la durée soit en relation avec la nature et l'importance des investissements que les fournisseurs doivent réaliser pour accomplir les clauses des concessions, licences ou contrats, permettant ainsi une durée suffisante d'amortissements et la rentabilisation des capitaux investis (par exemple 10 ans s'il n'y a pas d'investissements significatifs, 15 ans en cas d'investissements significatifs en actifs mobiliers et en formation, et en cas d'investissements significatifs en actifs immobiliers et mobiliers 45 ans).

3.11 Les droits et conditions d'activité des opérateurs portuaires qui ont conclu des contrats de location de terrains portuaires ou des autorisations pour fournir des services portuaires ne devraient pas être bouleversés par l'entrée en vigueur de la directive, car cela conduirait à annuler des engagements contractuels de la part des autorités portuaires, et serait de nature à engager la responsabilité de l'État.

3.12 Le Comité note que les changements concernant la manutention et le pilotage ne répondent pas aux attentes déjà exprimées par le Comité, plusieurs États et le Parlement <sup>(4)</sup>.

3.13 Le nombre d'emplois dans les services portuaires n'est pas lié, comme l'écrit la Commission, au nombre de fournisseurs, mais au trafic effectif du port et/ou à la diversification des services. La multiplication des fournisseurs ne multiplierait pas les emplois. Seules l'augmentation du trafic et l'apparition de services non traditionnels seraient créatrices d'emplois nouveaux.

3.14 Les dispositions relatives à la manutention et à l'auto-manutention, prévues pour les autoroutes de la mer et le cabotage dans le marché intérieur, remettraient fondamentalement en cause les conventions collectives dans la plupart des pays, qui pourraient parfois être considérées comme contraires au droit communautaire de la concurrence dans le cadre du projet de directive, tout en étant valides en droit social et du travail aux plans national et international. La Cour de justice reconnaît que le respect des conventions collectives peut limiter l'application du droit de la concurrence. Au niveau international, de nombreux États membres ont ratifié les conventions maritimes de l'OIT sur la manutention portuaire <sup>(5)</sup> et les conditions de travail et la sécurité des équipages. Le Comité remarque que les dispositions prévues par la Commission ne prennent pas en considération ces dispositions négociées dans un cadre tripartite.

3.15 Le Comité est attaché à une concurrence accrue sur le marché des services ainsi qu' à la qualité, la sécurité et la continuité de la manutention portuaire. Il estime toutefois que le fait d'autoriser l'auto-assistance pour les services de manutention portuaire créerait des conditions de concurrence inégales entre les entreprises de manutention portuaire existantes et les sociétés pratiquant l'auto-assistance. Les entreprises de manutention portuaire ont renforcé leur position dans les ports grâce à une privatisation ou un appel d'offres et ont investi dans des superstructures et des infrastructures. En revanche, les sociétés pratiquant l'auto-assistance pourraient, sans procédure d'adjudication ni obligation d'investissement, accéder au marché des services portuaires et profiter gratuitement des installations créées par d'autres et, à l'inverse des entreprises de manutention portuaire, exercer leurs activités sans la moindre restriction de temps. Les ports sont un lieu où les risques d'accidents sont élevés, de sorte qu'il est nécessaire de respecter et de contrôler

strictement les exigences de sécurité sur le lieu de travail. En autorisant l'auto-assistance, il est probable que le nombre d'accidents augmente. En dépit de l'affirmation d'une portée sociale du projet de directive, ces dispositions constitueraient de fait un rejet des attentes des dockers qui craignent la perte d'emplois reconnus, qualifiés, et rémunérés à un taux négocié, pour être remplacés par des emplois précaires, des contrats individualisés et une perte de garanties sociales et salariales dans le cadre d'une concurrence forcée entre manutentionnaires. L'auto-manutention conduirait à un accroissement des tâches des personnels de bord et à des risques d'accidents, alors que les équipages sont souvent réduits au minimum. Cela constituerait aussi des responsabilités et obligations supplémentaires pour les capitaines.

3.16 Le Comité considère que le pilotage n'est pas simplement assimilable à un service commercial; il s'agit de l'application de compétences techniques complexes, de connaissances locales parfois évolutives, mises en oeuvre pour assurer la sécurité du transport et celle des populations environnantes et de l'environnement, en fonction des produits transportés. Il s'agit donc d'un service d'intérêt général qui n'est pas essentiellement de nature commerciale, même s'il est souvent concédé à des entreprises privées sous contrôle de l'autorité portuaire, et il devrait à ce titre être exclu du champ d'application. Cela n'empêche pas les ports, comme c'est déjà le cas, de délivrer des autorisations de pilotage aux capitaines dont l'expérience et les connaissances locales leur permettent de piloter eux-même sans assistance leur navire jusqu'au quai. Mais il faut tenir compte du fait que de nombreux navires transportent des substances dangereuses pour la sécurité des autres navires, des installations, des personnes travaillant sur le port et des populations environnantes.

3.17 Le Comité note que les ports sont aussi le lieu d'exercice de compétences souveraines de l'État du port, qui ne doivent pas être affectées par la directive; certaines fonctions (contribution à la lutte contre le terrorisme, la criminalité organisée et l'immigration clandestine, qui obligent souvent à des dépenses et investissements laissés à la charge du port) peuvent être déléguées à l'autorité portuaire.

3.18 Les dispositions nouvelles en matière d'autorisation sont des mesures d'évidence et de bon sens, bien que la fixation des cahiers des charges doive tenir compte des conditions et particularités locales; l'application aux ports maritimes des principes de transparence et de séparation des comptes n'est pas contestable; le Comité ne peut que reconnaître la nécessité de leur respect en application de la directive «transparence».

3.19 Des exigences concrètes devraient être définies dans la directive à l'intention des fournisseurs de services portuaires afin qu'ils sachent ce qu'il y a lieu de faire pour que les autorisations soient prorogées après huit, douze ou trente ans.

<sup>(4)</sup> Avis du CESE sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires», JO C 48 du 21.2.2002 p. 122.

<sup>(5)</sup> En particulier, la Convention 137, ratifiée par un grand nombre de pays membres maritimes de l'UE. Elle prévoit un registre unique pour l'enregistrement des dockers d'un port et la priorité pour ceux-ci dans l'accès au travail portuaire.

3.20 Finalement, il apparaît que l'objectif essentiel de la proposition consiste à abaisser les coûts des services portuaires, mais le Comité considère que le respect des normes de sécurité, d'environnement, les droits sociaux sont également des critères importants du fonctionnement efficace des plates-formes portuaires dans l'intérêt de l'économie des transports et de leur sûreté et régularité.

3.21 L'extrême diversité des situations, des règles et pratiques nationales ou locales, des obligations des gestionnaires et des autorités publiques, font que les règles à mettre en oeuvre doivent tenir pleinement compte de ces particularités propres à chaque port. Au fil du temps, chaque port s'adapte et fonctionne dans les conditions qui lui sont le plus favorables dans son contexte territorial; tenter d'unifier les conditions d'activité pourrait avoir un impact négatif sur les activités des ports et leur bon fonctionnement.

3.22 La subsidiarité dans la législation préconisée et la cohérence locale des politiques de développement portuaire semblent au Comité préférables aux dispositions uniformes préconisées dans le projet de directive. Il existe des différences considérables selon la taille et la nature des ports. Une concurrence excessive entre fournisseurs de services dans un port déterminé pourrait conduire à des surinvestissements et à des gâchis ainsi qu'à des reculs sociaux.

3.23 Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité, les instances anti-trust nationales et les institutions d'audit pourraient être compétentes pour intervenir si l'autorité portuaire concentrait, sans justification économique ou sans nécessité de service public, les services portuaires sous son contrôle; ou ne respectait pas les principes de transparence ou les règles comptables; l'intervention communautaire sur le terrain de la concurrence ou des aides d'état pourraient mieux se concentrer sur les exceptions, par exemple si les autorités nationales de concurrence et les cours des comptes régionales ou nationales n'exerçaient pas leur contrôle de manière satisfaisante au regard du droit communautaire en vigueur.

3.24 En ce qui concerne les aides d'état, la question du report de certains coûts sur les contribuables locaux ou nationaux de certains aménagements d'accès et d'opérations est posée par la jurisprudence actuelle de la Commission en matière d'aides d'état (dragage, création de chenaux et bassins).

3.25 La collectivité ne peut être mise à contribution que pour l'intérêt général, pas pour abaisser les coûts pour les seuls usagers (nationaux et internationaux), en premier lieu pour les plus importants, des ports maritimes; la détermination de l'intérêt général relève du champ de la démocratie et non de celui du marché.

#### 4. Conclusions

4.1 Une directive cadre beaucoup moins détaillée et laissant un espace suffisant à la subsidiarité semble préférable à la rédaction actuelle du projet de directive; une mention de l'applicabilité des législations pertinentes en matière de transparence ou de marchés publics devrait suffire, plutôt que d'entrer dans les détails d'application aux services portuaires; un cadre communautaire ne devrait pas entamer la prérogative que détient le gestionnaire du port de sauvegarder l'intérêt général placé sous son autorité.

4.1.1 Une telle directive cadre ne devrait affecter en rien les droits et obligations des États membres en ce qui concerne leur législation en matière sociale et de travail, de santé publique et d'environnement, de sécurité, et d'ordre public, ou de service d'intérêt général, et ne devrait pas affecter les conventions collectives conclues dans le respect du droit national applicable; elle devrait aussi prendre en considération les engagements internationaux des États membres, comme les conventions maritimes de l'OIT.

4.1.2 Le Comité ne peut enfin que regretter le défaut d'évaluation d'impact du projet de directive, en contradiction avec l'engagement de mieux légiférer affirmé par la Commission depuis le livre blanc sur la gouvernance; tout projet de législation relevant de la co-décision devrait comporter une telle évaluation, ainsi qu'une information sur les consultations menées notamment avec les partenaires sociaux.

Bruxelles, le 13 juillet 2005.

*La Présidente*  
*du Comité économique et social européen*  
Anne-Marie SIGMUND

## ANNEXE

**à l'avis du Comité économique et social européen**

Les amendements suivants, qui ont recueilli au moins un quart des suffrages exprimés, ont été rejetés lors de la discussion.

**Paragraphe 1.5, deuxième ligne:**

Modifier comme suit:

«Il convient de rappeler quelques uns des principaux écueils sur lesquels la proposition initiale avait buté, du point de vue du Comité économique et social européen, avant d'examiner la nature et la portée des modifications apportées dans la nouvelle proposition de directive.».

**Exposé des motifs**

Il convient d'apporter cette précision pour clarifier le texte. Les paragraphes précédents, dans lesquels il est question du Conseil et du Parlement, permettent difficilement de déduire de qui l'on parle.

**Résultat du vote**

Voix pour: 42

Voix contre: 63

Abstentions: 3

**Paragraphe 3.1, troisième phrase:**

Modifier comme suit:

«Sans préjudice des compétences propres de la Commission européenne, ~~Les~~ pratiques et les comptes des divers ports maritimes devraient être soumis ...».

**Exposé des motifs**

La procédure proposée doit tenir compte des compétences existantes de la Commission.

**Résultat du vote**

Voix pour: 54

Voix contre: 71

Abstentions: 5

**Paragraphe 3.1**

Déplacer le paragraphe entier, l'insérer entre les paragraphes 3.17 et 3.18 et renuméroter dès lors tous les points du paragraphe 3 en conséquence.

**Exposé des motifs**

L'observation contenue dans ce paragraphe est trop technique pour débiter le texte. Il cadre mieux avec les paragraphes indiqués, qui portent sur les questions financières.

**Résultat du vote**

Voix pour: 50

Voix contre: 74

Abstentions: 10

**Paragraphe 3.4**

Biffer la dernière phrase de ce paragraphe:

«Nombre de ports fournissent eux-mêmes un certain nombre d'infrastructures et de services essentiels au trafic maritime, et ne considèrent pas que leur compétence doit se limiter à l'administration de l'espace maritime et terrestre du port, à leur entretien et à celui des quais. L'offre de certains services peut répondre à des exigences d'intérêt général ou encore à la recherche d'un équilibre financier global pour l'autorité portuaire, voire d'un profit distribuable aux actionnaires des ports privés. ~~L'interdiction des subventions croisées affaiblirait les capacités d'investissements portuaires.~~»

**Exposé des motifs**

Les subventions croisées sont inadmissibles si l'on veut que les ports se livrent une concurrence loyale. Elles biaisent en effet les prix de revient minimum à imputer, provoquant ainsi un manque de transparence.

**Résultat du vote**

Voix pour: 61

Voix contre: 80

Abstentions: 6

**Supprimer la dernière phrase du paragraphe 3.6**

«Un port constitue une plate-forme logistique complexe, reliée à un hinterland de profondeur géographique et économique variable, régional national voire international, à des voies de communication terrestres, et il doit élaborer des stratégies liées au développement du secteur géographique qu'il irrigue économiquement, à son bassin d'emploi, aux besoins économiques qui s'y manifestent et à leurs évolutions. ~~Il convient, aux yeux du Comité, de favoriser l'intermodalité en faveur du transport maritime, en particulier du cabotage, mais le dispositif du projet de directive, dans sa forme actuelle ne traite pas directement de cette nécessité impérative.~~»

**Exposé des motifs**

L'essentiel du hinterland n'est pas accessible par les voies maritimes. Il n'est donc pas judicieux de parler d'une préférence, et encore moins d'une nécessité impérative. Un même plaidoyer pourrait plutôt être fait en faveur de la navigation intérieure. D'ailleurs, la promotion du cabotage est déjà évoquée dans le programme «Autoroutes de la mer».

**Résultat du vote**

Voix pour: 59

Voix contre: 83

Abstentions: 9

**Supprimer le paragraphe 3.17**

«Le Comité note que les ports sont aussi le lieu d'exercice de compétences souveraines de l'État du port, qui ne doivent pas être affectées par la directive; certaines fonctions (contribution à la lutte contre le terrorisme, la criminalité organisée et l'immigration clandestine, qui obligent souvent à des dépenses et investissements laissés à la charge du port) peuvent être déléguées à l'autorité portuaire.»

**Exposé des motifs**

La proposition de la Commission exprime déjà cette idée. Ce paragraphe laisse toutefois également entendre qu'en cas de délégation sans compensation par l'État, le port ne doit pas répercuter ces frais sur les clients, ce qui crée à nouveau une situation de concurrence déloyale par rapport aux autres ports.

**Résultat du vote**

Voix pour: 55

Voix contre: 84

Abstentions: 13

**Paragraphes 3.23 et 3.24: supprimer**

~~«3.23 En ce qui concerne les aides d'état, la question du report de certains coûts sur les contribuables locaux ou nationaux de certains aménagements d'accès et d'opérations est posée par la jurisprudence actuelle de la Commission en matière d'aides d'état (dragage, création de chenaux et bassins).~~

~~3.24 La collectivité ne peut être mise à contribution que pour l'intérêt général, pas pour abaisser les coûts pour les seuls usagers (nationaux et internationaux), en premier lieu pour les plus importants, des ports maritimes; la détermination de l'intérêt général relève du champ de la démocratie et non de celui du marché.~~

**Exposé des motifs**

Les frais engagés par les autorités portuaires dans le cadre d'aménagements apportés à leur port doivent être imputés à l'utilisateur de ces infrastructures ou à leurs propres actionnaires. La formulation actuelle de ces paragraphes donne à penser que l'intérêt général laisse toute latitude pour qu'il n'en soit pas ainsi.

**Résultat du vote**

Voix pour: 55

Voix contre: 82

Abstentions: 17

**Paragraphe 3.25**

Ajouter un paragraphe 3.25, libellé comme suit:

«En vue de pouvoir déterminer dès le début de leur planification si les futurs investissements portuaires sont compatibles avec le droit européen, le Comité invite la Commission européenne à mettre immédiatement sur la table, indépendamment de celle qui est à l'examen, toutes les propositions évoquées lors de l'audition du 31 janvier concernant la question des financements nationaux dans les ports et de la détermination de ceux qui sont compatibles avec le marché intérieur».

**Exposé des motifs**

Voir le début du texte même de l'amendement.

**Résultat du vote**

Voix pour: 59

Voix contre: 85

Abstentions: 14

**Paragraphe 4.1**

Modifier comme suit:

«Bien qu'il soit partisan de la libéralisation des services portuaires liés aux transports, comme de tous les autres services en rapport avec ces derniers, le Comité estime qu'une ~~Une~~ directive cadre beaucoup moins détaillée et laissant un espace suffisant à la subsidiarité semble préférable à la rédaction actuelle du projet de directive; une mention de l'applicabilité des législations pertinentes en matière de transparence ou de marchés publics devrait suffire, plutôt que d'entrer dans les détails d'application aux services portuaires; un cadre communautaire ne devrait pas entamer la prérogative que détient le gestionnaire du port de sauvegarder l'intérêt général placé sous son autorité, sans qu'elle puisse cependant porter atteinte à une concurrence loyale et à la transparence.».

**Exposé des motifs**

Ce point n'avait pas donné lieu à des divergences au sein du groupe d'étude et l'amendement proposé indique bien dans quel cadre d'ensemble doivent se lire nos remarques et conclusions. On ne peut se servir de l'intérêt général comme d'un moyen d'avoir carte blanche afin de paralyser complètement la mise en œuvre de ces deux principes fondamentaux de l'UE que sont l'égalité en matière de concurrence et la transparence.

**Résultat du vote**

Voix pour: 61

Voix contre: 86

Abstentions: 12