

## Accès au marché des services portuaires

Dans une troisième tentative de libéraliser les services portuaires de l'Union, la Commission a proposé en 2013 un règlement visant à éliminer la concurrence déloyale et à renforcer l'efficacité commerciale des principaux ports maritimes européens. Cette proposition établit un cadre pour l'accès au marché des services portuaires ainsi que des règles communes concernant la transparence du financement public des ports et les redevances demandées aux usagers, mais n'a aucune incidence sur les règles des États membres en matière sociale et d'emploi.

### Contexte

Les quelque 1 200 ports maritimes de l'Union jouent un rôle fondamental pour son économie: ils assurent le transit de près de 74 % des importations et des exportations de fret, et 37 % des [échanges commerciaux](#) de l'Union. Les ports sont non seulement essentiels pour le secteur européen des transports et pour la compétitivité, mais [emploient](#) également plus de 3 millions de personnes et sont à même de créer de nouveaux emplois et d'attirer des investisseurs. Plus de 90 % du total du fret et des passagers qui transitent par les ports européens utilisent les [329](#) ports maritimes appartenant au réseau transeuropéen de transport ([RTE-T](#)).

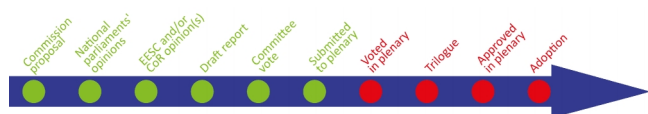
Les tentatives précédentes de modernisation des services portuaires par la Commission (en [2001](#) et [2004](#)) ont été sujettes à controverse, principalement à cause de leurs aspects sociaux et relatifs au marché du travail, et ont été rejetées par le Parlement. En [2007](#), la Commission a mis en évidence les défis que le secteur devrait relever (niveaux de performance, liaisons avec l'arrière-pays, technologies existantes et incidence sur l'environnement, transparence dans l'usage des fonds publics, restrictions à l'accès au marché et organisation du travail dans les ports) et a proposé des solutions reposant sur les instruments transversaux et sur des mesures non contraignantes. En 2013, concluant à l'"impact limité, voire nul" des mesures non contraignantes, la Commission a présenté une nouvelle [communication](#) et une [proposition de règlement](#).

### Modifications proposées par la Commission

La proposition de règlement est axée sur les ports maritimes du réseau RTE-T. Elle présente des règles visant à garantir la transparence financière de huit [services portuaires](#) ainsi qu'un accès libre au marché pour six d'entre eux (par exemple, le ravitaillement en carburant, la maintenance des voies d'accès aux ports et la collecte des déchets). La gestion de la manutention du fret et des services de transport des passagers, que de nombreux ports obtiennent par des marchés de concession publics, n'est pas concernée par les dispositions relatives à l'accès au marché, mais gouvernée par de nouvelles [règles](#) sur les concessions. L'autorité portuaire est habilitée à limiter le nombre de prestataires d'un service particulier (elle peut invoquer à cet effet le manque d'espace et les obligations de service public) et à leur imposer des exigences minimales. Elle peut fixer des redevances d'infrastructure portuaire, mais est tenue de fournir aux autorités de surveillance nationales et européennes, sur demande, des informations sur l'usage des fonds publics. D'autres règles concernent la consultation des usagers des ports (redevances portuaires) et des autres parties prenantes (coordination des services portuaires, liaisons avec l'arrière-pays et procédures administratives), le contrôle indépendant et la surveillance.

## Le Parlement européen

Le 25 janvier 2016, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen a adopté un [rapport](#) dont Knut Fleckenstein (S&D, Allemagne) était le rapporteur. Les députés ont [modifié](#) la proposition de la Commission afin de préserver les modèles de gestion des ports utilisés dans les États membres, de permettre aux autorités portuaires de fixer des exigences minimales pour la prestation de services portuaires et de restreindre le nombre de prestataires (notamment pour des raisons liées aux capacités portuaires limitées, à la taille du marché et à l'environnement). Les députés ont également défini un cadre pour les obligations en matière de services portuaires et approuvé des dispositions relatives à la transparence financière. Par ailleurs, ils ont demandé à la Commission d'apporter des éclaircissements par écrit sur les types d'investissement public dans des infrastructures portuaires qui ne constituent pas des [aides d'État](#). La commission TRAN [a adopté](#) le rapport par 29 voix contre 13, avec 3 abstentions. Toutefois, elle n'a pas approuvé le mandat pour des négociations en trilogue, la majorité de 25 députés n'ayant pas été réunie, ce qui laisse la question ouverte pour un débat en plénière.



De plus amples informations sont disponibles dans le document "Législation en cours" de l'EPRS, PE [573.963](#).