

Première évaluation d'une analyse d'impact de la Commission européenne

Services portuaires

Analyse d'impact (SWD (2013) 183, SWD (2013) 182 (résumé)) de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports (COM (2013) 296)

• Contexte

La présente note vise à effectuer une première évaluation des forces et des faiblesses de l'analyse d'impact de la Commission accompagnant la proposition en objet, présentée le 23 mai 2013.

L'Europe, qui compte 319 ports répertoriés au titre des orientations relatives au RTE-T, dont 83 ports qui font partie du réseau central, est l'une des régions portuaires les plus denses du monde¹. Les ports jouent un rôle essentiel dans les échanges commerciaux au niveau de l'Union européenne: 4 % des marchandises commercialisées avec les pays tiers, 37 % du commerce intra-UE et 385 millions de passagers transitent par nos ports chaque année.

Le secteur portuaire européen n'est pas homogène et repose sur un certain nombre de modèles d'organisation privés et publics différents. Il n'existe pas de législation de l'Union en la matière, à l'exception des dispositions relatives aux installations portuaires de réception des déchets.

Le livre vert publié en 1997 fut la première initiative de la Commission en matière de politique portuaire. Ensuite, une proposition de directive sur l'accès au marché des services portuaires, présentée en 2001, fut rejetée par le Parlement européen en 2003. Une autre proposition connut le même sort et fut retirée. En 2007, la Commission adopta une approche "non contraignante", en publiant une communication sur la politique portuaire, des orientations sur les aides d'État, l'environnement et les bonnes pratiques, en commençant à collaborer plus étroitement avec les parties prenantes.

Malgré cette approche "non contraignante", la Commission fait observer que des problèmes subsistent dans le secteur portuaire, lesquels pourraient mettre en péril la réalisation des objectifs d'un réseau de transport transeuropéen efficace, interconnecté et durable, et, partant, le fonctionnement du marché intérieur. Parmi ces défis figurent la nécessité d'adapter les ports à de nouvelles exigences en matière de transport et de logistique et de mettre fin à la congestion des ports (qui, selon la Commission, compromet l'objectif, énoncé dans le livre blanc sur les transports², de réorienter 30 % du transport de marchandises par route sur de longues distances

¹ Proposition de règlement relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport - COM(2011)650. Le réseau RTE-T comprend deux volets: 1) un réseau global, qui couvrira l'ensemble de l'Union et garantira l'accessibilité de toutes les régions, dont l'achèvement est prévu d'ici à 2030, et 2) un réseau central venant l'alimenter, qui accordera la priorité aux principaux nœuds du RTE-T et dont l'achèvement est prévu d'ici à 2050.

² Livre blanc sur les transports publié en 2011 - Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources.

vers d'autres modes tels que le transport ferroviaire et par voie navigable d'ici à 2030), ainsi qu'au coût accru du transport maritime.

Pour ces raisons, le livre blanc sur les transports et l'acte pour le marché unique II³ mettent en avant la nécessité de réviser la politique portuaire de l'Union.

• Définition du problème

Après une présentation claire et exhaustive du contexte général, y compris du réseau RTE-T et de l'instrument financier que constitue le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), ainsi que de l'hétérogénéité du secteur portuaire de l'Union (précisions sur ce point à l'annexe II de l'analyse d'impact (AI)), la Commission estime que les disparités structurelles dans les performances des différents ports maritimes du RTE-T représentent le principal défi, exacerbé par la nécessité d'adapter les ports aux nouvelles exigences en matière de transports et de logistique, à une période où le financement public se fait rare. Ce problème engendre d'autres difficultés de congestion, de capacité et de connectivité.

Les trois ressorts sous-jacents du problème principal sont explicités⁴, ainsi que leurs causes premières. Il s'agit notamment des éléments suivants:

- **Les services et activités portuaires ne sont pas optimaux dans certains ports.** Selon l'AI, les parties concernées ont identifié les causes profondes comme étant la faible concurrence sur le marché des services portuaires en raison de restrictions d'accès au marché, les abus de marché commis par des prestataires de services disposant de droits spéciaux et l'excès de lourdeurs administratives par manque de communication entre les ports.
- **L'actuel cadre de gouvernance des ports dans certains ports maritimes RTE-T n'est pas suffisamment propice aux investissements.** Selon l'AI, les causes profondes sont notamment les relations financières floues entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services, et la faible autonomie accordée aux autorités portuaires pour définir les redevances d'infrastructure, notamment l'absence d'incitation à récompenser les pratiques favorables à l'environnement. **Les liaisons sont insuffisantes avec l'arrière-pays**, notamment les voies ferroviaires ou les voies maritimes intérieures.

L'AI voit aussi dans les restrictions de crédit persistantes et les réductions des investissements privés qui conduiront à l'avenir à un blocage technologique d'éventuels facteurs problématiques, mais les écarte, car ils dépassent le champ immédiat d'intervention réglementaire de l'Union ou sont déjà couverts par d'autres initiatives de l'Union qui ne sont pas liées au transport.

Dans l'AI, un tableau utile expose les liens entre les problèmes, leurs ressorts et leurs causes profondes, tandis qu'un autre tableau présente les parties prenantes touchées et leurs principaux intérêts (AI, p. 30).

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - L'Acte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance (COM(2012)573 final du 3.10.2012).

⁴ Le troisième ressort, relatif aux problèmes de connexion avec l'arrière-pays, n'est pas analysé dans l'AI, puisqu'il est abordé dans les propositions relatives au RTE-T et au MIE (mécanisme pour l'interconnexion en Europe), ainsi que par la nouvelle politique de cohésion.

L'AI contient des explications claires sur le modèle utilisé pour évaluer la performance des ports du RTE-T et les hypothèses et restrictions qui y sont liées (plus de détails à l'annexe VI de l'AI). Le débat sur les facteurs problématiques et leurs causes profondes est étayé par d'abondantes données et recherches, et les avis des parties concernées sur les problèmes identifiés sont bien mis en évidence.

Si la définition du problème est très complète, elle gagnerait à aborder de manière plus approfondie les raisons pour lesquelles la législation actuelle en matière de concurrence n'est pas à même de remédier aux problèmes relatifs aux monopoles et aux aides d'État dans le secteur portuaire. Les raisons présentées par la Commission pour expliquer pourquoi elle n'est pas toujours en mesure de donner suite aux plaintes relatives aux restrictions abusives imposées aux opérateurs portuaires semblent plutôt peu convaincantes.

Comme prévu dans les lignes directrices de la Commission sur les analyses d'impact, l'AI indique quelle serait l'évolution du problème en l'absence d'action de l'Union. L'analyse comprend des projections de trafic jusqu'en 2030 par région et par secteur, tout en tenant compte des incertitudes des prévisions⁵: si la Commission indique que le scénario de référence tient compte des changements dans les différents États membres⁶, de l'incidence de la nouvelle directive sur les concessions portuaires (qui entrera en vigueur en 2015) et de la modernisation prévue des règles sur les aides d'État, elle fait observer que le statu quo n'implique pas pour autant que les réformes envisageables mettront tous les ports RTE-T sur un pied d'égalité, sans toutefois aborder les incidences éventuelles de ces réformes sur les problèmes identifiés.

• Objectifs de la proposition législative

L'objectif *général* de la proposition de la Commission consiste à "renforcer les performances des ports maritimes du RTE-T afin de contribuer à l'objectif consistant à améliorer l'efficacité, l'interconnexion et le fonctionnement durable du RTE-T"⁷.

Cet objectif général est ensuite réparti en objectifs *spécifiques* qui consistent à 1) moderniser les services et activités portuaires dans les ports maritimes du RTE-T, et 2) optimiser les cadres de gouvernance portuaire de manière à instaurer un climat plus propice aux investissements.

Pour y parvenir, des objectifs *opérationnels* ont été identifiés pour chacun des objectifs spécifiques.

Pour moderniser les services portuaires, il est essentiel de:

- clarifier et faciliter l'accès au marché des services portuaires;
- empêcher les abus de marché par des prestataires de services portuaires bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux; et
- garantir la consultation des utilisateurs de ports sur les principales décisions ayant une incidence sur le fonctionnement des installations portuaires dans la totalité des ports du RTE-T à la date de mise en œuvre de l'initiative.

Pour encourager les investissements, cette initiative doit, d'ici à la date de mise en œuvre de l'initiative:

⁵ Ainsi, le scénario de référence suppose que l'état actuel des choses perdure et ne propose pas d'analyse de sensibilité sur d'éventuels accords commerciaux ou de nouvelles barrières commerciales.

⁶ L'annexe II de l'AI contient une vue d'ensemble des réformes récentes et en cours dans le secteur portuaire dans certains pays européens.

⁷ Analyse d'impact, p. 29.

- assurer la transparence des relations financières entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires dans tous les ports du RTE-T;
- garantir que toutes les autorités portuaires du RTE-T soient libres de fixer, de manière autonome, leurs redevances d'infrastructure portuaire, avec possibilité d'une modulation environnementale de ces redevances.

Les liens entre les objectifs et les problèmes sont clairement indiqués dans le tableau 13⁸. Chacune des causes profondes donne lieu à un certain nombre de mesures visant à remédier au problème.

• **Éventail des options envisagées**

L'AI présente un éventail très détaillé des options stratégiques en liant les mesures éventuelles à chacune des causes profondes du problème identifié. Elles sont ensuite déclinées en quatre paquets de mesures qui tentent de répondre à l'ensemble des problèmes. La Commission indique que chaque paquet est composé de mesures répondant aux deux objectifs spécifiques et à l'ensemble des cinq objectifs opérationnels. L'AI contient un tableau clair des mesures proposées dans chacun des paquets en lien avec les objectifs spécifiques et opérationnels.

L'AI indique que la réforme du marché du travail portuaire, la généralisation de l'auto-assistance et l'interdiction des droits exclusifs de prestation des services portuaires, ou de services internes, sont des options qui ont été écartées à un stade précoce et explique les raisons de ce choix.

Par conséquent, les quatre paquets examinés sont les suivants:

Paquet de mesures 1: "instruments horizontaux et transparence". Cette option combinerait le recours à des instruments horizontaux, des mesures non contraignantes sur l'accès au marché et des dispositions contraignantes relatives à la transparence financière, à la coordination intraportuaire et aux redevances d'accès à l'infrastructure portuaire. Une communication de la Commission expliquera les dispositions actuelles du traité FUE sur la non-discrimination et la liberté d'établissement, ainsi que la mise en œuvre d'instruments horizontaux tels que la directive sur les concessions⁹, la directive sur la transparence¹⁰ et toute approche future sur les aides d'État. Des mesures réglementaires concernant la tarification des services portuaires seraient également mises en place, qui exigeraient la transparence, la non-discrimination et la proportionnalité en cas de persistance d'une situation monopolistique. L'administration portuaire, les parties concernées et les prestataires de services formeraient un comité des utilisateurs du port, qui devrait être consulté sur les procédures administratives relatives au port. La transparence financière serait assurée entre les autorités publiques et portuaires, ainsi que pour le calcul des taxes portuaires.

Paquet de mesures 2: "concurrence régulée". Ce paquet de mesures introduirait la libre prestation des services portuaires, tout en accordant aux États membres une marge d'appréciation pour décider de limiter ou non cette liberté pour des raisons objectives et transparentes liées au manque d'espace. Dans ce scénario, l'autorité portuaire devrait passer un contrat avec un prestataire de services portuaires par une procédure d'appel d'offres (sauf pour les petits contrats). L'obligation de passation d'un marché public s'appliquerait uniquement aux

⁸ Analyse d'impact, p. 30.

⁹ Finalisée par le Parlement en novembre 2013.

¹⁰ Directive 89/105/CEE sur la transparence.

contrats futurs. Les autorités portuaires seraient tenues de séparer leurs comptes. Cette option prévoit également la création d'un comité des utilisateurs du port. Les taxes portuaires seraient calculées de manière transparente, selon les coûts réels, et varieraient en fonction de la performance environnementale des navires.

Paquet de mesures 2a: "concurrence régulée et autonomie des ports". Cette option se compose du paquet de mesures 2 avec les différences suivantes:

- L'accès au marché serait quelque peu facilité. L'obligation de recourir à une procédure d'appel d'offres en cas de place limitée s'appliquerait non seulement aux nouveaux contrats mais aussi en cas de modification substantielle des contrats existants. La surveillance réglementaire ne viserait que les prestataires de services dont la position de monopole est incontestable.
- Une plus grande autonomie sera accordée aux ports dans les zones appliquant une redevance d'infrastructure (chaque port aurait le droit de fixer lui-même la structure et le montant des redevances portuaires), pour autant que les modalités d'imposition demeurent transparentes. Une différenciation selon les performances environnementales des bateaux et le type de combustible serait également encouragée.

Paquet de mesures 3: "pleine concurrence et autonomie des ports". Cette option s'appuie sur le paquet de mesures 2a. Elle prévoirait l'obligation de disposer d'au moins deux exploitants concurrents et indépendants pour chaque service portuaire lorsque le nombre d'exploitants est limité en raison des limitations d'espace, ainsi qu'une séparation fonctionnelle et juridique entre les diverses fonctions commerciales des autorités publiques. Cette séparation entraînerait une multiplication des acteurs portuaires. Afin de garantir le bon fonctionnement du port, il conviendrait de renforcer la coordination centrale. Chaque autorité portuaire serait libre de définir la structure et le montant des redevances d'infrastructure selon ses propres pratiques commerciales. La transparence des redevances n'apparaît pas alors nécessaire, dès lors que l'environnement concurrentiel veillera à exercer une pression suffisante pour maintenir les redevances à un juste niveau.

Il a été estimé que le paquet de mesures 2a constituait la meilleure option. Le scénario de référence (absence d'action) ne compte pas parmi les options politiques étudiées et il apparaît que ces options n'ont pas été systématiquement comparées au scénario de référence comme le prévoient les lignes directrices concernant l'analyse d'impact.

• **Portée de l'analyse d'impact**

L'impact économique, social et environnemental de tous les paquets de mesures a fait l'objet d'une analyse; leur efficacité, efficacité et cohérence ont été comparées à l'aune des objectifs politiques à atteindre.

L'analyse économique des propositions englobe un examen des impacts respectifs sur les frais de transport directs et indirects, sur la capacité à drainer les investissements, sur les charges administratives (en établissant une distinction entre les coûts supportés par le secteur public et ceux à la charge des entreprises¹¹), sur les PME, sur les transports et la multimodalité, ainsi que sur la compétitivité sur le plan international.

Le chiffrage des économies se fonde sur l'hypothèse que l'ouverture des marchés contribuera à tirer vers le bas le coût des services portuaires. L'enquête effectuée auprès des utilisateurs tend à

¹¹ L'annexe IX de l'analyse d'impact explique les modalités de chiffrage des coûts administratifs.

mettre en évidence une réduction des coûts de 2 à 20 % selon le paquet de mesures et la nature du service. La méthode de calcul est expliquée à l'annexe VII de l'analyse d'impact. L'impact respectif des paquets de mesures sur l'ensemble des coûts portuaires a été calculé en extrapolant les tarifs pratiqués par le port de Rotterdam, choisi comme base de comparaison au regard de ses bons résultats. Les économies annuelles envisageables varient de 318,15 millions d'EUR pour le paquet de mesures 1 à 1 245,21 millions d'EUR pour le paquet 3. L'analyse d'impact fait toutefois observer que les résultats doivent être interprétés avec prudence car ils se fondent sur des prix hypothétiques qui peuvent varier d'une région à une autre et d'un port à l'autre.

L'analyse d'impact évoque très brièvement et en termes généraux la ventilation régionale de ces impacts, aucune évaluation d'impact territorial n'ayant été effectuée. Les États membres, les régions et les ports les plus affectés par les changements imposés ne sont pas identifiés.

Selon la Commission, chaque paquet de mesures vise à réduire l'impact environnemental global du transport dans la mesure où chacun d'entre eux contribue à renforcer l'attractivité du transport maritime par rapport au transport par route¹². L'analyse d'impact comprend un tableau montrant les incidences de chaque paquet de mesures sur le développement du transport maritime à courte distance, sur la baisse du transport routier supérieur à 300 km et sur les gains correspondants réalisés aux niveaux des coûts externes. L'économie réalisée à ce niveau oscille entre 23 millions d'EUR pour le paquet de mesures 1 et 76 millions d'EUR pour le paquet de mesures 3 (le paquet de mesures 2a dégage 69 millions d'EUR d'économies). Le comité d'analyse d'impact de la Commission a demandé d'élargir l'évaluation de l'impact environnemental aux impacts directement liés à la pollution des eaux et à la gestion des déchets des navires. Cette recommandation ne semble pas avoir été suivie.

L'évaluation des impacts sociaux éventuels est replacée dans le cadre de l'augmentation de productivité censée accompagner les mutations technologiques induites par les paquets de mesures. L'analyse d'impact conclut que les mutations technologiques sont susceptibles de se traduire à court terme par des suppressions d'emplois mais qu'à moyen et long termes, tous les paquets de mesures pourraient permettre l'émergence de nouvelles activités portuaires et avoir ainsi un impact positif net sur la création, même modeste, d'emplois. Les hypothèses et les chiffrages détaillés correspondants sont repris à l'annexe VII de l'analyse d'impact. La proposition ne portant pas sur les régimes de travail, l'analyse ne s'est pas intéressée à un éventuel impact particulier sur les rémunérations, sur les relations entre les partenaires sociaux et sur les conditions de travail.

L'analyse d'impact fait observer que tous les paquets de mesures établissent un compromis entre l'impact économique et les incidences sociales tout en reconnaissant que, dans le cas des paquets 2, 2a et 3, un risque de tension sociale ne peut être écarté si on lève les restrictions d'accès au marché, notamment dans les services de manutention du fret¹³.

• Subsidiarité et proportionnalité

L'analyse d'impact procède à une évaluation de chaque paquet de mesures en termes de subsidiarité. L'analyse s'articule autour du test de nécessité et du test de valeur ajoutée européenne. La proposition se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité FUE qui prévoit que le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative

¹² Livre blanc sur les transports de 2011.

¹³ Analyse d'impact, p. 54.

ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour le transport maritime. L'analyse d'impact explique qu'il est possible d'établir un parallèle avec d'autres modes de transport en faisant valoir que le secteur portuaire est pratiquement la seule activité de transport où il n'existe pour ainsi dire pas de législation européenne réglementant notamment l'accès au marché, la transparence financière, les redevances d'infrastructure et les aspects de la coordination. Bien que la spécificité du secteur portuaire et son interaction séculaire avec l'histoire et la culture locales soient reconnues en raison de son effet d'échelle et de la dimension internationale de l'activité, l'initiative proposée est conforme au principe de subsidiarité.

La proportionnalité fait également l'objet d'une analyse, la Commission faisant valoir que le principe de proportionnalité est respecté, dès lors que l'initiative ne s'applique qu'aux transports maritimes du RTE-T qui traitent 90 % du trafic.

Le parlement suédois, le parlement espagnol, le parlement letton, la diète polonaise, le sénat italien et le parlement maltais ont rendu un avis motivé. Ces parlements s'inquiètent du fait que le règlement est un instrument trop restrictif, dès lors qu'une souplesse basée sur les pratiques nationales n'est pas admise. Ils se sont également interrogés sur le respect du principe de proportionnalité par la proposition.

• **Incidences sur le budget ou les finances publiques**

La Commission reste muette sur les incidences budgétaires.

• **Effets sur les PME et sur la compétitivité**

L'analyse des incidences économiques consacre une section aux PME, dès lors que les activités d'amarrage, de remorquage, de pilotage et de soutage sont généralement effectuées par des PME et des micro-entreprises. L'analyse d'impact estime que la mise en place d'un libre accès au marché profitera aux PME dans la mesure où il en résultera un environnement plus favorable aux professionnels et à l'esprit d'entreprise. Les coûts administratifs supportés par les PME font également l'objet d'un examen, le paquet de mesures 2a étant l'option générant le moins de coûts supplémentaires de cette nature pour ces entreprises. L'analyse d'impact fait observer qu'aucun des paquets de mesures n'imposera d'obligations spécifiques aux PME. Il serait toutefois possible de s'attarder sur les effets qu'une concurrence élargie dans le secteur des services portuaires pourrait avoir sur les PME.

On part du principe que tous les paquets de mesures relanceront la compétitivité internationale des ports d'Europe méridionale qui cèdent actuellement des parts de marché aux ports d'Afrique du Nord et, dans une moindre mesure, des ports de la mer Baltique qui doivent affronter la concurrence des ports russes.

• **Qualité des données, de la recherche et de l'analyse**

L'analyse d'impact se fonde sur des travaux de recherche de grande qualité. Outre la participation des parties prenantes (à des auditions, à des conférences et à des études consacrées à la profession), l'analyse d'impact repose sur d'importantes recherches universitaires ainsi que sur une étude effectuée par PriceWaterhouseCoopers en coopération avec Panteia (PWC 2013) sur les "actions visant à améliorer l'efficacité et la qualité des services portuaires dans l'UE"; cette étude, commandée par la Commission, visait à préparer la présente analyse d'impact. Cette étude n'est toutefois pas mentionnée comme il se doit dans l'analyse d'impact.

L'analyse d'impact renferme un important volume d'informations quantitatives. L'analyse d'impact expose de manière parfaitement transparente les principes sous-tendant le chiffrage des coûts et avantages attendus des diverses options ainsi que les éléments utilisés à cette fin (données fournies par l'enquête); elle met ouvertement en garde contre le risque de s'appuyer exclusivement sur une analyse fondée sur plusieurs hypothèses.

• **Consultation des parties prenantes**

Eu égard à l'aspect technique du dossier, la DG MOVE a décidé de lancer une large consultation publique ciblée des acteurs de la profession plutôt que du grand public. Cette consultation publique a pris la forme de contacts bilatéraux entre la Commission, d'une part, et les principales associations des entreprises du secteur portuaire et deux syndicats représentatifs des travailleurs portuaires, d'autre part. Les parties prenantes ont également été consultées par le biais de deux enquêtes ciblées en ligne, effectuées par PWC dans le cadre de l'étude sur les "actions visant à améliorer l'efficacité et la qualité des services portuaires dans l'UE". Ont également été organisées¹⁴ une conférence de l'Union sur la future politique portuaire de l'UE ainsi qu'une audition publique réunissant à Bruxelles l'ensemble des parties intéressées.

Les enquêtes en ligne réalisées par PWC ont été dénoncées par les deux syndicats représentatifs des travailleurs portuaires qui ont notamment critiqué la méthode de consultation et le lien établi entre certains aspects de la qualité et de l'efficacité des ports, d'une part, et les modalités de travail dans les ports, d'autre part. L'annexe V de l'analyse d'impact concède que les syndicats nationaux ont faiblement participé aux enquêtes en ligne; ce sont en fait les syndicats représentés au niveau européen qui ont exprimé leur position dans des documents et des déclarations. L'annexe V comprend également un résumé de la position des parties prenantes.

• **Contrôle et évaluation**

La Commission entend suivre la mise en œuvre et l'efficacité en mesurant les progrès à l'aide d'un ensemble d'indicateurs-clés. Les données seront collectées dans le cadre de l'actuel projet PPRISM¹⁵ ainsi que d'une étude spécifique. La Commission a également lancé un projet de recherche afin d'étudier les critères pratiques et opérationnels applicables à l'établissement d'un observatoire des ports, destiné à fournir des données en continu. La Commission se basera sur les indicateurs-clés de progrès prévus pour établir un rapport sur les conditions de mise en œuvre, et ce trois ans après la date d'application du règlement proposé.

• **Comité d'analyse d'impact de la Commission**

L'analyse d'impact reprend à son compte l'avis du comité d'analyse d'impact et expose de manière circonstanciée les changements effectués pour se conformer aux recommandations du comité. Dans son avis du 20 mars 2013, le comité a essentiellement pointé du doigt les faiblesses liées à la définition du problème et du scénario de référence tout en dénonçant la définition des principaux objectifs et le choix des options, notamment l'absence de toute option privilégiant une approche horizontale. Le scénario de référence fait l'objet d'un examen approfondi et explique les problèmes auxquels on est susceptible d'être confronté en maintenant le statu quo. Un instrument horizontal a dorénavant été prévu avec le paquet de mesures 1.

¹⁴ Au 3^e trimestre 2012.

Des éléments tendent également à montrer que la présente analyse d'impact traduit la plupart des autres recommandations du comité: elle contient à présent des informations détaillées sur les hypothèses et les incertitudes qui les entourent ainsi que sur les différents modèles retenus pour chiffrer les coûts; elle analyse de manière plus approfondie le principe de subsidiarité, décrit plus clairement le lien existant entre l'exercice du semestre européen et les fonds structurels, reflète plus fidèlement l'avis que les parties prenantes portent sur les différentes options et se fait l'écho des critiques exprimées par ces derniers sur la méthode de consultation et le débat sommaire (assez lacunaire toutefois) sur la ventilation des impacts par région. L'analyse d'impact ne comporte que peu d'éléments permettant d'évaluer les impacts de la proposition sur les diverses régions accueillant de grands ports. Si l'on fait abstraction de plusieurs observations d'ordre général sur les effets attendus pour les régions, ces entités territoriales ne font pas l'objet d'un examen approfondi pour chacune d'entre elles.

- **Cohérence entre la proposition législative et l'analyse d'impact de la Commission**

Il semble y avoir correspondance entre l'analyse d'impact et la proposition.

¹⁵ Le projet présélectionne des indicateurs qui serviront de base à un futur observatoire européen des ports sous forme de tableau de bord des performances du secteur portuaire.

Auteur: Aisling Carney et Alexia Maniaki-Griva

Unité évaluation ex-ante de l'impact

Direction de l'évaluation de l'impact et de la valeur ajoutée européenne
Direction générale des services de recherche parlementaire (DG EPRS)
Parlement européen

La présente note, élaborée par l'unité de l'évaluation ex-ante de l'impact à l'intention de la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen, vise à déterminer si l'analyse d'impact respecte les principaux critères établis dans les lignes directrices de la Commission concernant l'analyse d'impact et les autres paramètres définis par le Parlement européen dans son guide pratique des analyses d'impact. Elle n'a pas vocation à examiner le contenu de la proposition. La présente note est élaborée à des fins d'information et de mise en contexte afin d'offrir une assistance plus large aux commissions parlementaires et aux députés dans leurs travaux.

Ce document est également disponible sur l'internet à l'adresse suivante:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/fr/studies.html>

Vous pouvez contacter l'unité de l'évaluation ex-ante de l'impact en envoyant un courriel à l'adresse suivante : impa-secretariat@ep.europa.eu .

Les opinions exprimées dans le présent document relèvent de la seule responsabilité de son ou ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen. Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source et information préalable de l'éditeur.

Manuscrit achevé en novembre 2013.
Bruxelles © Union européenne, 2013

ISBN : 978-92-823-5042-3

DOI : 10.2861/25009

CAT : QA-02-13-565-FR-N