# Ports et infrastructures maritimes, réseau transeuropéen multimodal. Livre vert

1997/2299(COS) - 10/12/1997 - Document de base non législatif

OBJECTIF : lancer un large débat sur la situation des ports maritimes européens et l'opportunité de nouvelles initiatives politiques au niveau européen dans ce domaine en vue d'améliorer l'efficacité des ports et infrastructures portuaires et maritimes et d'adapter les infrastructures existantes tout en garantissant une concurrence équitable dans ce secteur. CONTENU : le présent Livre vert évoque deux types d'actions possibles : 1) un inventaire des mesures réalisables dans le cadre des politiques existantes, 2) de nouveaux cadres communautaires avec, d'une part, l'harmonisation des pratiques de financement et de tarification en vigueur dans les Etats membres et, d'autre part, une libéralisation plus systématique du marché des services portuaires dans les ports assurant un trafic international. Au titre des mesures les plus immédiates, applicables dans le cadre des dispositifs existants, il s'agira d'assurer la promotion des ports maritimes en tant que points d'interconnexion avec les modes terrestres et éléments constitutifs du réseau transeuropéen multimodal (y compris dans le cadre du futur élargissement de l'Union). Les aspects relatifs à la sécurité sont également soulignés, de même que l'intérêt de promouvoir les modes les plus respectueux de l'environnement, comme le cabotage maritime. Un recours accru aux activités de recherche et développement est également encouragé (développement des technologies de la mer, intégration de la télématique,...). Par ailleurs, la Commission souhaiterait prendre des initiatives influençant le cadre concurrentiel des installations portuaires et facilitant l'accès au marché des opérateurs communautaires. Dans cette perspective, elle pourrait élaborer une nouvelle directive instituant un cadre communautaire en matière de financement et de tarification des ports maritimes européens. Jusqu'à présent, la Commission n'a pas considéré comme des aides d'Etat, les subventions publiques attribuées à l'infrastructure portuaire. Cette situation pourrait évoluer dans la mesure où les ports terminaux ont des activités majoritairement commerciales, associant de plus en plus le secteur privé et où la compétition se fait à l'échelle communautaire. L'objectif est une harmonisation des systèmes nationaux existants portant sur toutes les questions de propriété, d'organisation et d'administration. Dans un premier temps, un inventaire de l'argent public accordé aux grands ports pourrait être effectué. Puis, au vu des résultats du Livre vert et des informations obtenues, la Commission devrait de présenter (en 1998) une communication générale sur le financement des modes de transport et de la tarification de l'infrastructure. L'approche qui serait envisagée favoriserait l'intermodalité. Une action communautaire est également envisagée en ce qui concerne les services portuaires et l'accès au marché, en vue d'accélérer la libéralisation dans les principaux ports maritimes actifs pour le trafic international, tout en prévoyant la possibilité d'accorder des exemptions. Une telle réglementation viserait à assurer un accès transparent et non discriminatoire au marché. Elle établirait certains principes communs en matière de tarification, tout en instituant un cadre de référence pour les obligations de service public jugées nécessaires et les exigences de sécurité. Des normes minimales pour la formation etla qualification des personnels seraient également élaborées pour harmoniser un marché du travail dominé par certaines professions très organisées (ex.: les dockers). Les réponses et observations sur les positions présentées dans le Livre vert devraient parvenir à la Commission pour le 01.04.1998.