



N° 2768

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 décembre 2005

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*sur* **la proposition de directive du Parlement européen  
et du Conseil concernant l'accès au marché  
des services portuaires,**

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement)

PRÉSENTÉE,

*en application de l'article 151-1 du Règlement,*

PAR M. CHRISTIAN PHILIP,

Rapporteur de la Délégation  
pour l'Union européenne,

Député.

## EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le précédent collège des commissaires de la Commission européenne a présenté le 13 octobre 2004 une proposition de directive - encore appelée deuxième paquet portuaire - visant à ouvrir les services portuaires à la concurrence.

Elle reprend, pour l'essentiel, les dispositions d'une précédente proposition de directive - qualifiée de premier paquet portuaire - qui, ayant le même objectif, avait fait l'objet d'un compromis adopté par le Comité de conciliation, mais que le Parlement avait rejeté en novembre 2003.

Pour la Commission, la présentation du deuxième paquet portuaire une année à peine après l'échec de la procédure de codécision est d'abord justifiée par la stratégie dite de Lisbonne, arrêtée par le Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000. En second lieu, il s'agit d'adopter un cadre communautaire établissant les règles de base applicables dans les ports de l'Union européenne, afin d'y harmoniser les conditions de concurrence.

La Commission rappelle – en réponse aux critiques et craintes qui avaient été émises lors de la discussion du premier paquet portuaire – que sa proposition respecte la législation communautaire et nationale en matière de droit social et de droit du travail.

Pour autant, force est de constater que le deuxième paquet portuaire se heurte aux mêmes écueils que le premier paquet portuaire.

Tout d'abord, comme celui-ci, il recueille rarement l'adhésion des milieux professionnels ou des Etats membres. La Commission se voit reprocher de ne pas avoir tiré les conséquences de l'échec de la discussion de sa précédente proposition, en particulier en reconduisant certaines des dispositions les plus controversées. Il en est ainsi de l'auto-assistance, c'est-à-dire de la faculté accordée à un opérateur - par exemple l'armateur - d'accomplir lui-même un

service portuaire, sans être tenu à cet effet de solliciter le concours d'un tiers et de conclure un contrat avec ce dernier.

En outre, comme c'était déjà le cas lors de la discussion du premier paquet portuaire, le Parlement européen reste divisé. D'un côté, le 22 novembre 2005, la commission des transports - compétente au fond - faute d'une majorité pour amender le texte ou le rejeter, a approuvé la proposition de directive dans sa rédaction actuelle, laquelle devrait donc être discutée telle quelle en séance plénière. De l'autre, les commissions de l'emploi et du marché intérieur - saisies pour avis - se sont prononcées en faveur du rejet de la proposition de directive. Si de telles divisions devaient persister, l'issue de la discussion en séance plénière - et au-delà, celle de la procédure de codécision - risquerait d'être tout aussi incertaine qu'en 2003.

Deux séries de considérations commandent de prévenir une telle situation. Même si la plupart d'entre eux sont opposés à la proposition de directive, les professionnels maintiennent leur souhait d'un cadre destiné à garantir davantage de transparence financière. La seconde considération résulte du fait que nous sommes en présence d'un domaine économique sensible, non seulement parce qu'il est vital pour les échanges commerciaux de l'Europe, mais aussi parce qu'il illustre les défis de la mondialisation - en particulier, le dynamisme de la concurrence asiatique - auxquels l'Europe est confrontée. En adoptant un cadre communautaire, il s'agit de développer la compétitivité des ports et du transport maritime européens.

Pour cet ensemble de raisons, il vous est demandé d'approuver la proposition de résolution ci-après.

## PROPOSITION DE RESOLUTION

### Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires (COM [2004] 654 final/n° E 2744),

1. Déclare être favorable à une directive sur les services portuaires mais fortement amendée par rapport à la proposition présentée par la Commission sur les points suivants, tout en regrettant qu'à ce jour la Commission européenne n'ait toujours pas présenté d'étude d'impact ;

2. Estime souhaitable que la publication des lignes directrices sur les aides publiques soit préalable à l'entrée en vigueur de la directive ;

3. Juge nécessaire que la Commission et les Etats membres se penchent sur les autres causes de distorsions de la concurrence que le versement des aides publiques et prennent les mesures propres à réduire les disparités actuelles ;

4. Considère que, si les services portuaires doivent être soumis aux règles du droit communautaire de la concurrence, il importe toutefois de tenir également compte du rôle joué par le pilotage, le lamanage et le remorquage dans la sécurité maritime et portuaire. Dans cette perspective, il est nécessaire de procéder à des aménagements de l'article 14 de la proposition de directive, relatif au pilotage ;

5. Souligne la nécessité de stimuler les investissements pour renforcer la compétitivité des ports européens et préconise à cet effet :

a) l'allongement de la durée des autorisations nécessaires à la fourniture des services portuaires, selon les modalités proposées par le texte commun adopté par le comité de conciliation ;

b) l'instauration d'un régime d'autorisations simplifié et plus équitable. D'une part, les Etats membres devraient pouvoir se voir reconnaître la faculté d'instaurer un système d'autorisations préalables. D'autre part, il est souhaitable que, selon des modalités fixées par les Etats membres, le nouveau fournisseur accorde une compensation à son prédécesseur, dont l'autorisation est expirée avant le terme initialement fixé.

6. Insiste sur la nécessité de prévenir tout risque de dumping social et propose :

a) à l'article 4 de la proposition de directive, relatif à la protection sociale, de viser les conventions collectives ainsi que les règles de sécurité du travail ;

b) d'exclure l'auto-assistance du champ d'application de la directive.

7. Souhaite que les autorités françaises procèdent également à l'élaboration d'une étude d'impact, à l'exemple de certains autres Etats membres, afin que le Parlement français soit en mesure de mieux appréhender la proposition révisée que la Commission européenne pourrait présenter dans la suite de la discussion.