



Communiqué de presse

Luxembourg, le 23 septembre 2016

Le transport maritime dans l'UE: «De nombreux investissements sont inefficaces et précaires, et le risque de gaspillage est élevé», selon les auditeurs.

Un tiers des dépenses de l'Union consacrées à des installations telles que des quais, des bassins et des brise-lames dans les ports maritimes de l'UE entre 2000 et 2013 ont été inefficaces et précaires, selon un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne. Dans le cas des projets examinés, un euro sur trois (194 millions d'euros) a été dépensé pour dupliquer des installations existant déjà dans les environs. Une somme de 97 millions d'euros a été investie dans des infrastructures qui n'ont pas été utilisées ou ont été fortement sous-exploitées pendant plus de trois ans à compter de leur achèvement.

Les auditeurs ont évalué les stratégies de la Commission européenne et des États membres en matière de transport maritime de marchandises, ainsi que la rentabilité des investissements financés par l'UE dans les services portuaires, qui se sont élevés à 17 milliards d'euros de prêts et de subventions entre 2000 et 2013. Ils ont effectué des visites dans 19 ports maritimes de cinq États membres (l'Allemagne, l'Italie, la Pologne, l'Espagne et la Suède). Ils ont constaté que les stratégies à long terme mises en place n'offraient pas une base solide pour planifier les capacités portuaires. Ni l'UE ni les États membres n'avaient de vue d'ensemble stratégique des ports en manque de financement ou des besoins que ces fonds devaient combler, et le financement d'infrastructures similaires dans des ports voisins s'est traduit par des investissements inefficaces et précaires.

Une réévaluation de cinq projets déjà examinés en 2010 a montré que la rentabilité était faible: l'utilisation des infrastructures supplémentaires financées par l'UE dans ces ports était toujours inadéquate après quasiment dix ans de fonctionnement. Dans quatre ports, les zones concernées étaient toujours vides, ou presque, tandis que dans un cinquième port, aucune activité n'était enregistrée.

«Un changement de cap s'impose pour le transport maritime dans l'UE», a déclaré M. Oskar Herics, le Membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport. «Les évaluations des besoins sont défailtantes et le risque de gaspillage des montants investis est élevé. Au total, cela concerne près de 400 millions d'euros d'investissements examinés.»

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial adopté par la Cour des comptes européenne.

Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Attaché de presse T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Les projets audités financés par l'UE étaient également inefficients et présentaient des dépassements de coûts de 139 millions d'euros, tandis que 19 des 30 projets achevés examinés accusaient des retards allant jusqu'à 136 % de la durée initialement prévue. Sept des 37 projets audités pour la première fois (524 millions d'euros financés par l'UE) n'étaient pas achevés au moment de l'audit.

En outre, la coordination entre la Commission et la BEI concernant le financement des infrastructures portuaires n'a pas fonctionné correctement: les prêts accordés par la BEI à des ports voisins situés dans des pays tiers (par exemple au Maroc) ont nuï à l'efficacité des fonds de l'Union investis dans les ports des États membres.

Puisqu'au niveau des projets, le financement de l'UE était lié aux réalisations, mais pas aux résultats, les coûts correspondants étaient éligibles à un cofinancement de l'UE alors même que certaines des infrastructures n'étaient pas réellement utilisées.

Dans 14 ports examinés, les connexions (notamment routières et ferroviaires) avec l'arrière-pays n'étaient pas assez nombreuses et souvent inadéquates. Des financements publics supplémentaires devront leur être consacrés pour que les investissements portuaires initiaux puissent fonctionner correctement.

Enfin, la Commission n'a pas pris les mesures nécessaires en matière d'aides d'État et de procédures douanières pour permettre aux ports maritimes de se livrer concurrence à armes égales. Pour éviter une distorsion des marchés, il aurait fallu renforcer l'efficacité du contrôle des aides d'État en s'assurant a posteriori que les conditions auxquelles certaines décisions antérieures avaient été arrêtées (dans le cas des concessions, par exemple) n'avaient pas été modifiées ou en adoptant des règles claires sur les cas dans lesquels les superstructures destinées à des utilisateurs particuliers pouvaient bénéficier d'un soutien. Les auditeurs formulent une série de recommandations, destinées à la Commission pour la plupart. Ils préconisent notamment:

- de revoir le nombre actuel de 104 ports centraux et d'établir un plan de développement portuaire à l'échelle de l'UE;
- d'envisager la possibilité d'exclure le transbordement et l'entreposage des conteneurs du soutien de l'UE en faveur des infrastructures portuaires, et d'en exclure les superstructures qui ne relèvent pas du domaine public;
- de veiller à ce que la Commission et la BEI s'échangent toutes les informations essentielles sur les propositions de prêts de cette dernière;
- de n'accorder la priorité du soutien de l'UE aux investissements dans les ports centraux et les principales voies navigables que dans les cas où la valeur ajoutée de l'UE est clairement établie et que les investissements privés sont suffisamment importants;
- d'établir des orientations sur les aides d'État propres aux ports et d'effectuer un suivi des précédentes décisions relatives aux aides d'État;
- de réduire la charge administrative et les retards en promouvant les «guichets uniques nationaux» pour la délivrance des permis et autorisations;
- d'améliorer la position concurrentielle du transport maritime par rapport aux autres modes de transport en simplifiant davantage les formalités relatives au transport maritime et aux douanes.

Remarques à l'intention des journalistes

Selon les estimations, le secteur européen des transports maritimes a contribué à hauteur de 1 % environ au PIB

de l'UE en 2013, et a favorisé l'emploi de plus de 2 millions de personnes. Les quelque 1 200 ports maritimes commerciaux répartis dans 23 États membres traitent trois quarts des échanges de marchandises avec des pays tiers et plus d'un tiers du transport de fret intracommunautaire.

Les investissements dans les infrastructures portuaires sont éligibles à un cofinancement de l'UE au titre du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion, en gestion partagée, ainsi qu'au titre des réseaux transeuropéens de transport et à celui du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui relèvent de la gestion directe de la Commission européenne.

Entre 2000 et 2013, des fonds à hauteur de quelque 6,8 milliards d'euros provenant du budget de l'UE ont été investis dans les ports. Par ailleurs, la Banque européenne d'investissement a financé des investissements portuaires sous forme de prêts à hauteur de 10 milliards d'euros environ.

Le rapport spécial n° 23/2016 intitulé «Le transport maritime dans l'UE: un changement de cap s'impose - des investissements en grande partie inefficaces et précaires» est disponible dans 23 langues de l'UE.
