



N° 1484

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 décembre 2018.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES ⁽¹⁾

sur **les corridors maritimes**

ET PRÉSENTÉ

PAR MM. JEAN-PIERRE PONT ET PIERRE-HENRI DUMONT,
Députés

(1) La composition de la commission figure au verso de la présente page.

La Commission des affaires européennes est composée de : Mme Sabine THILLAYE, *présidente* ; MM. Pieyre-Alexandre ANGLADE, Jean-Louis BOURLANGES, Bernard DEFLESSELLES, Mme Liliana TANGUY, *vice-présidents* ; M. André CHASSAIGNE, Mme Marietta KARAMANLI, M. Christophe NAEGELEN, Mme Danièle OBONO, *secrétaires* : MM. Damien ABAD, Patrice ANATO, Mme Aude BONO-VANDORME, MM. Éric BOTHOREL, Vincent BRU, Mmes Fannette CHARVIER, Yolaine de COURSON, Typhanie DEGOIS, Marguerite DEPREZ-AUDEBERT, M. Benjamin DIRX, Mmes Coralie DUBOST, Françoise DUMAS, Frédérique DUMAS, MM. Pierre-Henri DUMONT, Alexandre FRESCHI, Bruno FUCHS, Mmes Valérie GOMEZ-BASSAC, Carole GRANDJEAN, Christine HENNION, MM. Michel HERBILLON, Alexandre HOLROYD, Mme Caroline JANVIER, MM. Christophe JERRETIE, Jérôme LAMBERT, Mmes Constance Le GRIP, Nicole Le PEIH, MM. Jean-Claude LECLABART, Ludovic MENDES, Thierry MICHELS, Xavier PALUSZKIEWICZ, Damien PICHEREAU, Jean-Pierre PONT, Joaquim PUEYO, Didier QUENTIN, Mme Maina SAGE, MM. Raphaël SCHELLENBERGER, Benoit SIMIAN, Éric STRAUMANN, Mme Michèle TABAROT.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE RÉSEAUX TRANSEUROPEENS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LE CADRE D'UNE UNION À 28	7
A. LE RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT, UN RÉSEAU STRUCTURANT AU CARACTÈRE MULTIMODAL AFFIRMÉ	7
1. Un réseau à double niveau très précisément détaillé	7
2. Deux priorités horizontales dont une spécifique au transport maritime	8
3. Une gouvernance renforcée pour assurer la mise en œuvre effective	8
B. LE MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE, LE VOLET SPÉCIFIQUE « TRANSPORTS » DU CADRE FINANCIER PLURI-ANNUEL	9
1. Un instrument de co-financement dédié sous la forme principalement d'appels à propositions	9
2. Des montants conséquents dont la France a jusqu'ici su tirer profit	10
II. LE BREXIT IMPOSE DE REVOIR TANT LE MAILLAGE TRANSFRONTALIER EUROPÉEN QUE SON CALENDRIER DE RÉVISION	13
A. LA SORTIE ANNONCÉE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPÉENNE IMPOSE DE REVOIR LE MAILLAGE LE RELIANT AUX AUTRES ÉTATS MEMBRES	13
1. Une obligation juridique	13
2. Une nécessité pratique	14
B. DES PROPOSITIONS INSATISFAISANTES EN L'ÉTAT	15
1. Gérer l'urgence éventuelle, une sortie sèche du Royaume-Uni : la proposition inacceptable de la Commission européenne	15
a. Quant à la procédure préalable à la publication	15
b. Quant à la solution proposée	16

2. Redessiner de façon permanente les liens entre l'Irlande et l'Union en incluant les ports français.....	18
a. Privilégier l'instrument des corridors plutôt que celui des autoroutes de la mer	18
b. Un lien vers chacun des trois ports français relevant du réseau central.....	19
c. Une solution pour les ports français du réseau global	19
TRAVAUX DE LA COMMISSION	23
RÉUNION DU 15 NOVEMBRE 2018	25
RÉUNION DU 28 NOVEMBRE 2018	33
RÉUNION DU 6 DÉCEMBRE 2018.....	34
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	45
PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉE PAR LA COMMISSION	49
ANNEXE	51

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Ce divorce avec l'Union impose de défaire tous les liens juridiques et financiers noués depuis l'adhésion de cet État membre le 1^{er} janvier 1973.

C'est notamment le cas en matière de transports. Le développement des réseaux européens constituant l'une de ses actions stratégiques prioritaires pour favoriser la compétitivité et la cohésion des États membres, l'Union européenne a en effet décidé en 2013 de mettre en place un réseau complet et structuré de transports multimodaux à l'échelle de l'Union entière, avec des déclinaisons régionales précises. Le Royaume-Uni en est un des maillons essentiels car il permet d'assurer la liaison de l'Irlande à la partie continentale de l'Union européenne dans le cadre du marché unique.

La France est particulièrement concernée par cette nécessaire révision des schémas de transports transeuropéens, compte tenu de sa situation géographique. Les ports de sa façade maritime Mer du Nord/Manche sont en effet impliqués, à des degrés divers, dans les flux de marchandises entre l'Irlande et le reste de l'Union.

Or les propositions faites, respectivement, les 6 juin et 1^{er} août 2018, par la Commission européenne pour tirer les conséquences de ce départ du Royaume-Uni, ne prennent pas en compte l'apport pourtant évident que représenterait une connexion maritime renforcée entre la France et l'Irlande. La France a réagi immédiatement : le Gouvernement, les parlementaires, les élus locaux, les acteurs économiques et sociaux, ont tous protesté vigoureusement.

Certes, les conditions juridiques attachées au Réseau Transeuropéen de Transport encadrent le contenu et le calendrier d'une révision d'ampleur de ce dernier, mais la Commission européenne n'a pas, dans ses propositions initiales, utilisé les possibilités pourtant à sa disposition. Il est donc indispensable que les co-législateurs, Parlement européen et Conseil, rectifient le tir.

I. LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE RÉSEAUX TRANSEUROPEÉNS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LE CADRE D'UNE UNION À 28

L'article 170 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne précise que l'Union européenne « contribue à l'établissement et au développement des réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie ».

Des infrastructures très performantes dans ces trois secteurs sont en effet stratégiques au regard de l'objectif d'une Union connectée et intégrée, dans laquelle citoyens et entreprises peuvent pleinement tirer profit de la libre-circulation et du marché unique. Les autorités nationales et les opérateurs privés doivent donc être incités à réaliser des projets d'infrastructure ayant une dimension transfrontière et à déployer des services ainsi que des systèmes interopérables à l'échelle européenne.

Tel est l'objet des deux instruments mis en place par l'Union européenne en 2013, le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), et son bras financier, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

A. LE RÉSEAU TRANSEUROPEÉEN DE TRANSPORT, UN RÉSEAU STRUCTURANT AU CARACTÈRE MULTIMODAL AFFIRMÉ

L'harmonisation, la jonction et le développement des infrastructures de transport à l'échelle du continent européen sont indispensables pour permettre la circulation des marchandises et des personnes et renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union européenne. Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 ⁽¹⁾ définit le cadre de l'instrument retenu pour poursuivre cet objectif, le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). Sa révision est prévue d'ici à 2023.

1. Un réseau à double niveau très précisément détaillé

S'inscrivant dans le cadre du Livre blanc « Transports 2050 » ⁽²⁾ et avec pour objectif d'offrir des déplacements plus sûrs et des trajets plus fluides et plus rapides, le règlement (UE) n° 1315/2013 structure le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) en un double niveau, avec la mise en place d'un réseau central et d'un réseau global.

Le réseau central de transport forme la charpente des transports au sein du marché unique ; il concerne les parties du réseau global présentant la plus haute

(1) Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif aux orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

(2) Commission européenne, Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, du 28 mars 2011 (COM [2011] 144 final).

importance stratégique pour les flux de transport européens et mondiaux. Le réseau global doit, lui, permettre d'assurer à toutes les régions de l'Union l'accessibilité nécessaire à leur développement économique, social et territorial. L'objectif d'achèvement du réseau central a été fixé au 31 décembre 2030, et celui pour le réseau global au 31 décembre 2050. Ces réseaux concernent l'ensemble des modes de transports.

Pour chaque composante, le règlement (UE) n° 1315/2013 cartographie très précisément le réseau, les infrastructures qui le composent et les projets d'intérêt commun. Son annexe de plus de 100 pages porte toutes les cartes du réseau global et du réseau central en fonction des modes de transports concernés et de la zone géographique considérée. Elle liste et catégorise aussi très précisément les nœuds, les aéroports, les ports maritimes et fluviaux et les terminaux rail-route des réseaux central et global. Ainsi, trois des cinq ports irlandais sont sur le réseau central (Cork, Dublin, Limerick) et deux sur le réseau global (Rosslare et Waterford). Parmi les ports français concernés de la façade maritime Mer du Nord/Manche, trois relèvent du réseau central (Dunkerque, Calais, Le Havre/Rouen), les autres (Brest, Roscoff, Caen, Cherbourg, Saint-Malo) appartiennent au réseau global.

2. Deux priorités horizontales dont une spécifique au transport maritime

Cette double structure est complétée par deux « priorités horizontales ». La première porte sur la mise en place de systèmes innovants pour les différents types de transport. Sont ainsi concernés le système SESAR (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) dans le cadre du Ciel unique européen, ainsi que les différents systèmes d'application télématique pour le transport par route, par rail, par voies navigables et par navires ⁽¹⁾.

La seconde, pilier maritime du RTE-T sous le vocable « autoroutes de la mer », vise à créer un espace européen de transport maritime sans barrière connecté aux autres réseaux de transport européens. Reliant soit deux ports du réseau central, soit un port du réseau central et un port du réseau global, elle permet la création ou la rénovation ainsi que le financement de routes, de ports, d'infrastructures maritimes et d'équipements. Ces « autoroutes de la mer » se sont développées dans quatre régions, dont la Façade atlantique – Manche – mer d'Irlande – mer du Nord ⁽²⁾.

3. Une gouvernance renforcée pour assurer la mise en œuvre effective

L'approche en matière de gouvernance est organisée autour des notions de « corridors de réseau central » et de « coordinateurs ».

(1) Respectivement, STI (Systèmes de Transport Intelligents), ERTMS (European Rail Traffic Management System), RIS (River Information Services), VTMS (Vessel Traffic Management Information Systems).

(2) Les trois autres sont : mer du Nord – Scandinavie – mer Baltique ; Mer méditerranée occidentale ; Mer méditerranée orientale – mer Ionienne – mer Adriatique.

S'agissant des corridors, leur définition est précisée dans le règlement (UE) n° 1315/2013. Composés de parties du réseau central implantées sur au moins trois États membres, ces « corridors » comprennent au minimum trois ⁽¹⁾ modes de transport, ils couvrent les principaux flux transfrontaliers à longue distance dans le réseau central et ils sont raccordés à un port maritime. Mais la liste desdits corridors et leurs contenus respectifs sont, eux, portés par l'annexe I d'un autre texte, le règlement (UE) n° 1316/2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ⁽²⁾.

Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central, onze « coordonnateurs européens » (un par corridor de réseau central, ainsi qu'un pour chaque priorité horizontale) agissent au nom et pour le compte de la Commission européenne. Ils ont notamment pour fonction de soutenir la mise en œuvre coordonnée du corridor concerné, et notamment son exécution dans les délais afin de respecter le terme fixé à 2030. Ils ont également la charge d'établir le plan de travail avec les États membres pour les activités du corridor et d'en contrôler sa mise en œuvre. En outre, des spécifications techniques applicables à tous les réseaux sont prévues pour chaque mode de transport.

B. LE MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE, LE VOLET SPÉCIFIQUE « TRANSPORTS » DU CADRE FINANCIER PLURIANNUEL

1. Un instrument de co-financement dédié sous la forme principalement d'appels à propositions

L'une des difficultés de mise en œuvre d'un tel réseau de transports réside dans son coût. Pour l'ensemble du réseau, les investissements à réaliser au niveau européen s'élèvent en effet à environ 500 milliards d'euros. Un instrument de co-financement, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), a été développé, en réponse, pour orienter les investissements dans les infrastructures européennes numériques, de transport et d'énergie afin de remédier aux liens manquants identifiés et aux goulots d'étranglement.

Divisée en deux « enveloppes », l'une générale à la disposition de tous les États membres et l'autre réservée aux États éligibles au Fonds de cohésion, l'aide financière du MIE prend principalement trois formes :

- la principale, des subventions non remboursables ;
- de manière plus ciblée, une contribution aux instruments financiers innovants développés conjointement avec des institutions financières telles que la Banque européenne d'investissement (BEI) ; ils prennent

(1) Ou deux, dans des cas dûment justifiés.

(2) Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010.

la forme d'ententes de partage des risques et comprennent des garanties, des emprunts et des obligations de projet ;

- enfin, des mesures de soutien destinées aux administrations des États membres ou aux organismes relevant de leur compétence et visant à les aider à atteindre les objectifs généraux du RTE-T et du MIE, ainsi que des études et un soutien informatique au programme MIE.

Le taux maximum de cofinancement varie selon l'objet visé (études ou travaux, types de travaux) et selon les États membres (fixé selon les cas entre 20 % et 50 %, ce taux peut être porté à 85 % uniquement dans les pays dits de la cohésion). Des programmes de travail annuels et pluriannuels établissent les priorités et le montant total du concours financier à engager pour chacune de ces priorités au cours d'une année donnée. Ces financements sont mis en œuvre par le biais d'une procédure concurrentielle d'appels à propositions.

2. Des montants conséquents dont la France a jusqu'ici su tirer profit

Pour le cadre financier pluriannuel en cours (2014-2020), la programmation du MIE Transports atteint plus de 25 milliards d'euros (dont près de la moitié est utilisée dans les pays éligibles au Fonds de cohésion), soit un triplement par rapport à la période précédente.

La France a été le premier bénéficiaire des appels à propositions lancés dans le cadre du MIE-T en 2014, avec 2 milliards d'euros de subventions sur un budget de 8 milliards d'euros environ. La deuxième et la troisième vague d'appels à propositions lancés en 2015 puis en 2016 ont également profité à la France, qui s'est vue attribuer respectivement 141 millions d'euros (sur une enveloppe de 1,07 milliard d'euros) et 92 millions d'euros (sur une enveloppe de 840 millions d'euros). Elle a également avantageusement tiré parti de la première échéance en 2017 de l'appel à proposition « à financement mixte », soit une combinaison de subventions directes et de financements provenant de banques d'investissements, avec 163 millions d'euros attribués sur une enveloppe d'un milliard d'euros.

EXEMPLES DE PROJETS COFINANCÉS - TRANSPORTS MARITIMES

Année / Bénéficiaire	Objet	Coût total estimé	Contribution de l'Union européenne
2015 GIE ports du Havre, de Rouen et de Paris (HAROPA)	Études pour l'implantation de deux ports sur la Seine en aval	3 409 000 €	1 704 500 € (50 %)
2015 Liaison MoS RoPax entre les ports centraux de Gijón (Espagne) et Nantes Saint-Nazaire (France).	Adaptation des deux terminaux et mise à niveau du navire avec un équipement et une technologie modernes	3 599 200 €	1 079 760 € (30 %)
2014 Port de Calais.	Construction de nouvelles infrastructures et équipement	411 576 000 €	82 315 200 € (20 %)
2014 Autoroutes de la mer II Port de Calais.	Construction de nouveaux postes à quai dans le port de Calais et d'un espace de montage supplémentaire grâce au système de gestion du trafic (TMI 2) du port de Douvres	111 645 000 €	33 493 500 € (30 %)
2014 Port de Nantes Saint-Nazaire	Allongement du poste de chargement du terminal à conteneurs	18 400 000 €	3 680 000 € (20 %)

Source : Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), Union européenne.

Dans le cadre du futur cadre financier pluriannuel (2021-2027), la Commission européenne a publié une proposition de révision du règlement MIE ⁽¹⁾ qui prévoit un volet Transports de 30,61 milliards d'euros, structurée autour de trois volets :

- une enveloppe « générale » de 12,83 milliards d'euros, en régression par rapport au cadre actuel 2014-2020 (14,9 milliards d'euros, avant la ponction opérée pour alimenter le fonds européen pour les investissements stratégiques) ;
- une enveloppe « cohésion » de 11,28 milliards d'euros ;
- une enveloppe dédiée à la mobilité militaire de 6,5 milliards d'euros, destinée aux infrastructures à usages duaux.

(1) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/201, du 6 juin 2018 (COM [2018] 438).

Faite le 6 juin 2018, cette proposition de la Commission européenne est « *présentée pour une Union à 27 États membres, compte tenu de la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union européenne* ». La Commission européenne n'a toutefois pas fait de proposition d'ajustement qui serait spécifiquement liée au Brexit, arguant que l'ignorance des modalités précises de la nouvelle relation entre l'Union européenne et le Royaume-Uni empêchait de prévoir avec précision les nouveaux flux.

Or la sortie annoncée du Royaume-Uni impose d'adapter tant les tracés reliant l'Irlande à la partie continentale de l'Union européenne que les mécanismes financiers qui les accompagnent.

II. LE BREXIT IMPOSE DE REVOIR TANT LE MAILLAGE TRANSFRONTALIER EUROPÉEN QUE SON CALENDRIER DE RÉVISION

A. LA SORTIE ANNONCÉE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION EUROPÉENNE IMPOSE DE REVOIR LE MAILLAGE LE RELIANT AUX AUTRES ÉTATS MEMBRES

1. Une obligation juridique

Les liaisons assurant les flux de marchandises et de passagers entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne dépassent le seul cadre des corridors. Ainsi, la Commission européenne a utilisé des liaisons maritimes directes existantes pour justifier sa proposition publiée le 1^{er} août. De même, des liaisons maritimes relient aujourd'hui les ports bretons et normands et l'Irlande.

Dans le cadre du RTE-T, deux instruments relient le Royaume-Uni au reste de l'Union européenne. D'une part, le corridor de réseau central « Mer du Nord – Méditerranée » assure aujourd'hui la connectivité directe de l'Irlande à la partie continentale de l'Union européenne, et lui permet d'être pleinement intégrée au marché intérieur.

SCHÉMA DES NEUF CORRIDORS DU RÉSEAU CENTRAL



Source : *Toute l'Europe.*

Il s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Dunkerque et Calais en font partie pour la France pour l'aspect « Mer du Nord », tout comme Zeebrugge, Anvers et Rotterdam pour, respectivement, la Belgique et les Pays-Bas. Il s'appuie sur les tracés de réseau central.

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union, conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. À compter de son retrait effectif, si aucune disposition transitoire n'est prévue dans un accord de retrait, l'ensemble du droit de l'Union cessera de s'appliquer à cet État. En particulier, le Royaume-Uni n'étant alors plus membre du corridor Mer du Nord – Méditerranée, ce corridor sera alors coupé en deux.

D'autre part, des liaisons maritimes, susceptibles de bénéficier des financements transversaux des « autoroutes de la mer », relient différents ports du Royaume-Uni à ses voisins (voir annexe).

2. Une nécessité pratique

Étant donné la situation géographique de l'Irlande à la périphérie de l'Union, le Royaume-Uni constitue aujourd'hui un point de passage vital pour les liaisons de transport entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne. Une étude d'octobre 2017 produite par les autorités françaises à l'appui de leur réponse à la consultation publique relative au réaligement du corridor RTE-T Mer du Nord – Méditerranée à la suite du Brexit estime que 25 % du volume échangé entre l'Irlande et le Royaume-Uni, soit 6,7 millions de tonnes, serait en fait un volume échangé entre l'Irlande et l'Europe continentale.

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, et en fonction de la définition des futures relations, l'éventualité de barrières douanières dans les ports de Liverpool, Southampton et Douvres, imposera une redéfinition des itinéraires de fret de et vers l'Irlande et des aménagements des ports pour s'y adapter.

La France intensifie d'ailleurs les préparatifs qui relèvent de sa responsabilité. Ces derniers monteront encore en puissance une fois la promulgation du projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, adopté au Sénat le 6 novembre dernier et inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée le 10 décembre prochain. Ce projet de loi vise en effet spécifiquement ce sujet des ports et de l'adaptation du trafic transmanche dans deux de ses trois articles d'habilitation.

B. DES PROPOSITIONS INSATISFAISANTES EN L'ÉTAT

1. Gérer l'urgence éventuelle, une sortie sèche du Royaume-Uni : la proposition inacceptable de la Commission européenne

a. *Quant à la procédure préalable à la publication*

À la suite du résultat du référendum du 23 juin 2016, le Conseil européen a reçu le 29 mars 2017 la notification par le Royaume-Uni de son activation de la clause prévue à l'article 50 du Traité sur l'Union européenne. Les négociations ont été engagées en vue d'un accord de retrait ordonné. C'est la condition préalable à l'octroi d'une période de transition post-Brexit jusqu'au 31 décembre 2020.

Le troisième trimestre 2018 a vu l'entrée de ces négociations dans une nouvelle phase, dont témoigne le dépôt par le Gouvernement du projet de loi l'habilitant à prendre par ordonnance les mesures de préparation nécessaires notamment dans le cas d'un retrait sans accord le 30 mars 2019. L'Union européenne fait de même pour les sujets qui relèvent de sa compétence. Le 1^{er} août 2018, la Commission européenne a ainsi proposé une modification du règlement (UE) n° 1316/2013 sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020 ⁽¹⁾. Elle souhaitait en effet prévoir une solution juridique en cas de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord de retrait, soit pour la période courant du 30 mars 2019 au 31 décembre 2020 (cette dernière date marquant la fin du cadre financier pluriannuel et du mécanisme d'interconnexion en Europe 2014-2020).

Le déroulé de la procédure est très critiquable. La Commission n'a pas pris la peine d'élaborer une étude d'impact à l'appui de son choix de ne retenir qu'un seul fuseau, et la consultation préalable sur la « feuille de route » prévoyant l'ouverture de nouvelles routes maritimes entre les ports centraux irlandais de Dublin et Cork et les ports centraux du corridor Mer du Nord – Méditerranée a été limitée à deux semaines, entre le 28 juin et le 12 juillet, au lieu des six à huit semaines usuellement.

Les acteurs locaux français se sont mobilisés dès cette phase. Le Gouvernement a réagi fortement dès la publication de la proposition COM (2018) 568, la Ministre chargée des transports faisant part de son opposition par courrier à la Commissaire Bulc, puis a réitéré sa position dans le cadre de la deuxième phase de consultation.

(1) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union, du 1er août 2018 (COM [2018] 568).

RÉPONSES

À la consultation ouverte du 28 juin au 12 juillet 2018 sur la feuille de route

Ministère flamand de la mobilité et des travaux publics	9 juillet
Union des Ports de France	12 juillet
SNCF	12 juillet
Conférence des régions périphériques maritimes	12 juillet
Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest	12 juillet
ALTRO (Association Logistique Transport Ouest)	12 juillet

À la consultation ouverte du 1^{er} août au 28 septembre 2018 sur la proposition COM (2018) 568

Ibec (au nom de l'Irish Ports Association)	30 août
Ports normands associés	31 août
Union des ports de France	20 septembre
Région Hauts de France	20 septembre
FTA Ireland	24 septembre
Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest	25 septembre
Cluster maritime français	25 septembre
FGTE-CFDT	25 septembre
Conférence des régions maritimes périphériques	25 septembre
Gouvernement français	26 septembre
Brest Métropole	26 septembre
Comité de Bretagne Occidentale de l'Institut Français de la Mer	26 septembre
ALTRO	26 septembre
Région Hauts-de-France	26 septembre
Union TLF Overseas	26 septembre
Brittany Ferries	26 septembre

Source : Commission européenne. Les réponses sont consultables sur le site de la Commission européenne – réf : Ares (2018) 3440106-28/06/2018.

b. Quant à la solution proposée

Ignorant la question des liaisons relevant des autoroutes de la mer entre la France et le Royaume-Uni, la Commission européenne redessine le lien entre l'Irlande et la partie continentale en modifiant le corridor mais sans toucher aux tracés de réseau qui le soutiennent. Alors que les termes mêmes de la consultation ciblaient les ports – et non des ports – du corridor Mer du Nord – Méditerranée, la Commission propose de ne relier les ports irlandais de Dublin et de Cork qu'aux ports néerlandais (Rotterdam) et belges (Zeebrugge et Anvers), et de rediriger ainsi les flux financiers liés au mécanisme pour l'interconnexion 2021-2027.

Or cette modification ne tient pas compte de la réalité des échanges entre l'Irlande et les ports centraux du corridor Mer du Nord – Méditerranée. En effet, les ports de Calais et Dunkerque sont les principaux points d'échanges directs avec le Royaume-Uni (75 % des échanges rouliers du Royaume-Uni avec l'Europe, 87 % des échanges avec la France). Une part largement majoritaire du trafic avec l'Irlande passe donc par ces deux ports français du corridor Mer du Nord – Méditerranée. Elle ne tient pas compte des temps de trajet, bien plus longs vers les trois ports retenus. Or, la durée de trajet a des incidences directes sur les émissions de CO₂ et de particules polluantes. Elle ignore enfin les réponses apportées, en dépit d'un temps d'ouverture de consultation réduit à deux semaines (au lieu des huit habituels), par les acteurs français du secteur.

Il est donc inacceptable que les ports de Calais et Dunkerque ne soient pas pleinement intégrés dans la nouvelle liaison maritime directe vers l'Irlande qu'envisage la Commission européenne pour remplacer la partie terrestre britannique du corridor Mer du Nord – Méditerranée. Il est regrettable que, compte tenu de la nécessaire redéfinition définitive des liens entre l'Irlande et le continent, la Commission n'ait pas d'emblée envisagé un lien nouveau vers l'Irlande à partir du corridor Atlantique.

Certes, il convient que l'Union européenne et ses États membres se préparent à l'hypothèse de l'absence de retrait ordonné. Le 25 novembre le Royaume-Uni et les 27 autres États membres de l'Union européenne ont approuvé les termes de « l'accord de retrait », ainsi qu'une « déclaration politique » qui constitue la trame du futur statut du Royaume-Uni, devenu pays tiers, vis-à-vis de l'Union européenne. L'élément essentiel, en matière de transports, est l'organisation d'une période de transition à compter du 30 mars 2019, pendant laquelle le Royaume-Uni cessera d'appartenir aux institutions de l'Union et d'y être représenté, mais restera assujéti à l'ensemble du droit de l'Union européenne. Pour la politique européenne des transports, les relations et les échanges entre les Vingt-Sept et le Royaume-Uni resteront donc encadrés par les mêmes règles qu'actuellement jusqu'au 31 décembre 2020. L'accord de retrait doit encore être approuvé par le Parlement européen (et formellement entériné par le Conseil à la majorité qualifiée), comme par le Parlement britannique, avec, pour ce dernier, une procédure complexe. Ce sujet est inscrit à l'ordre du jour de la Chambre des Communes le 11 décembre prochain.

Vos co-rapporteurs ne souhaitent pas préjuger du vote d'une Assemblée souveraine. Ils considèrent toutefois que cette proposition de la Commission européenne semblant préempter l'avenir ne peut en aucun cas rester en l'état. Si la Commission Transports et Tourisme s'est vue présenter le 3 décembre le rapport ⁽¹⁾ établi par sa Présidente, Mme Karima Delli, le Conseil n'a pas encore inscrit ce sujet à son ordre du jour, compte tenu de la double incertitude d'un Brexit avec ou sans accord de retrait négocié et du contenu de la future relation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. L'accord pourrait en effet prévoir l'accès du Royaume-Uni à la catégorie des États tiers voisins prévue par le règlement RTE-T, et les droits afférents. Vos co-rapporteurs jugent donc indispensable que l'Assemblée nationale exprime une opposition déterminée à cette proposition de la Commission européenne.

La forte réaction manifestée à tous les niveaux (politique, économique, social) et à tous les échelons (local, national et européen) va permettre de rectifier une proposition, défavorable aux intérêts français, prise après une consultation à la va-vite. Mais un retrait non ordonné du Royaume-Uni entraînera de nombreuses

(1) *Projet de rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union fait, au nom de la Commission des transports et du tourisme, par Mme Karima Delli, et déposé le 13 novembre 2018.*

mesures d'urgence. Vos co-rapporteurs appellent donc à une vigilance renforcée du Gouvernement et des acteurs français à l'avenir.

2. Redessiner de façon permanente les liens entre l'Irlande et l'Union en incluant les ports français

La proposition de mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027 est d'ores et déjà en cours de discussion. Elle est en effet liée au cadre financier pluriannuel, et la Commission européenne a présenté une proposition de règlement le 6 juin dernier⁽¹⁾, sans toutefois vouloir tirer dès ce stade les conséquences du retrait *a priori* effectif à la date du 1^{er} janvier 2021 du Royaume-Uni⁽²⁾. Elle n'a donc pas fait de propositions de modifications de tracés liées à ce dernier.

Les Commission Transports-Tourisme et Industrie-Recherche-Énergie du Parlement européen, saisies conjointement, se sont prononcées le 22 novembre dernier⁽³⁾; ce texte, inscrit à l'ordre du jour du Conseil des Ministres des transports du 3 décembre, a fait l'objet d'une orientation générale partielle. Le Parlement européen et les États membres ont souhaité, sans attendre le retrait effectif du Royaume-Uni, tirer les premières conséquences sur le maillage reliant l'Irlande au reste de l'Union européenne.

a. Privilégier l'instrument des corridors plutôt que celui des autoroutes de la mer

Deux instruments peuvent être utilisés pour relier entre elles des infrastructures de transports maritimes, la voie générale des corridors et la voie spécifique des autoroutes de la mer, portées toutes deux par le règlement (UE) n° 1316/2013 sur le mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE).

Le corridor est une sorte « d'enveloppe » identifiant un « fuseau » prioritaire entre des infrastructures du réseau central, mais sans matérialité autre que l'énumération des éléments qui le composent. Il peut donc avoir une composante maritime. Sa représentation cartographique est une carte schématique indicative mise à disposition par la Commission européenne dans un format aisément accessible au public. Une modification de son contenu peut donc être portée par le MIE. Un élément listé dans le réseau central appartenant à un

(1) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/201, du 6 juin 2018 (COM [2018] 438).

(2) Une extension, unique, de la période transitoire prévue par l'accord de retrait pourrait être décidée d'un commun accord, si le Royaume-Uni en faisait la demande avant le 1^{er} juillet 2020.

(3) Rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 fait, au nom de la Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen, saisies conjointement en application de l'article 55 du Règlement, par Mme Henna Virkkunen et MM. Marian-Jean Marinescu et Pavel Telička, publié le 28 novembre 2018 (COM (2018) 0438 - C8-0255 / 2018-2018/0228 (COD))

corridor peut donc être inscrit dans un corridor adjacent. Une « autoroute de la mer » est pour sa part un label qui permet de réserver une partie des crédits européens inscrits au MIE à des infrastructures maritimes selon une logique transversale.

Cette différence de concept se traduit directement en termes financiers. Les taux de co-financement sont supérieurs dans les corridors pour les actions transversales (50 % proposé pour le MIE 2021-2027, contre 30 % pour les autoroutes de la mer). Et les enveloppes dédiées dans les programmes pluriannuels comme dans les appels à projets sont supérieures également pour les corridors.

b. Un lien vers chacun des trois ports français relevant du réseau central

S'agissant des ports français concernés relevant du réseau central, le cadre juridique permet donc d'apporter une réponse pour les aider à faire face aux adaptations de leurs infrastructures nécessitées par une modification des flux de marchandises et de passagers en modifiant l'annexe I du MIE proposé pour 2021-2027.

En reprenant l'idée d'un réalignement du corridor Mer du Nord - Méditerranée vers l'Irlande émise par la Commission européenne dans sa proposition pour le MIE 2014-2020, les ports de Calais et Dunkerque, qui appartiennent déjà au corridor Mer du Nord - Méditerranée, seraient maintenus dans le nouveau tracé vers l'Irlande. Mais il est également possible d'intégrer au corridor Mer du Nord - Méditerranée le port du Havre/Rouen ⁽¹⁾, qui aujourd'hui appartient uniquement au corridor Atlantique, et d'identifier, pour ce corridor Atlantique, une liaison directe entre Le Havre et l'Irlande.

C'est la position défendue au Conseil par le Gouvernement, et qui a été validée par l'orientation générale partielle dégagée au Conseil Transports le 3 décembre. C'est également une partie de la position défendue par les commissions saisies conjointement du Parlement européen à l'issue de leurs débats du 22 novembre dernier, ces dernières proposant deux tracés pour le corridor Mer du Nord – Méditerranée, dont l'un avec Calais et Dunkerque.

c. Une solution pour les ports français du réseau global

Au Parlement européen, le 22 novembre, les amendements adoptés proposent d'intégrer les ports de Brest, Roscoff, Caen et Cherbourg dans les tracés bénéficiaires du MIE d'un corridor Atlantique redessiné avec une branche maritime vers l'Irlande, incluant cinq ports irlandais.

Or cette liste ne prend pas en compte toutes les demandes des ports français concernés, puisque Saint-Malo n'y figure pas. Mais surtout, si elle adresse

(1) Le groupement d'intérêt économique (GIE) Haropa, créé en 2012, rassemble trois ports : le grand port maritime du Havre, le grand port maritime de Rouen et le port autonome de Paris. Une fusion complète sous la forme d'un établissement public unique a été annoncée par le Premier Ministre Édouard Philippe le 15 novembre 2018, avec pour échéance le 1^{er} janvier 2021.

un signal politique fort, elle est instable juridiquement. En effet, appartenir à un corridor présuppose une condition, celle d'être un port du réseau central, et cette catégorisation relève non pas du règlement MIE mais du règlement RTE-T⁽¹⁾. Ce dernier non seulement définit les critères à respecter (notamment volumes de transport de marchandises et de passagers pour les ports du réseau global ; connectivité à l'hinterland et au reste du réseau européen, pour les ports du réseau central) mais classe les ports dans l'une ou l'autre de ces deux catégories. En dépit des circonstances exceptionnelles liées au Brexit, cette exigence juridique demeure à ce stade, la révision du règlement RTE-T n'étant pas inscrite à l'agenda européen avant 2023.

La solution proposée par le Parlement européen présente en outre un inconvénient. Les vingt-sept autres États membres ayant en effet eux aussi des souhaits concernant le changement de catégorie de leurs infrastructures de transport, pour tous les modes, l'accession à cette nouvelle catégorie ne pourrait pas être limitée aux seuls ports français concernés. Leur visibilité en termes d'accès aux financements européens serait donc loin d'être accrue, ce serait sans doute même le contraire.

Il n'en demeure pas moins que ces ports sont dans une situation particulière : compte tenu de leur situation géographique, qui leur offre un avantage comparatif en termes de rapidité de la liaison maritime, une modification des flux en leur faveur est très prévisible, en particulier selon la nature du futur partenariat économique. Si aujourd'hui, l'objectif pour les marchandises est bien une relation « aussi étroite que possible, en vue de faciliter les échanges », selon la déclaration politique adoptée le 25 novembre, ce sont les négociations à venir qui définiront le degré de fluidité des échanges.

Une solution à la fois solide juridiquement et efficace concrètement serait d'inscrire dès à présent le soutien à l'amélioration des contrôles (de sécurité, douaniers, sanitaires) liés au trafic de marchandises et de passagers dans les priorités du MIE ; cela permettrait de répondre à la fois aux besoins des ports français et à la nécessité d'un ciblage précis des financements sur ces derniers ; une telle approche horizontale aurait en outre le double avantage d'obliger la Commission européenne à y consacrer systématiquement une tranche de ses appels à propositions, et de porter le taux maximum de co-financement auquel les projets français peuvent prétendre de 30 % à 50 %. Cette solution doit impérativement être accompagnée d'une accélération du calendrier de la Commission européenne, avec une révision anticipée du règlement (UE) n° 1315/2013 relatif au RTE-T dans le but de revoir la situation de certaines infrastructures si la situation l'impose.

La Commission européenne a pleine conscience de l'impact d'un rétablissement d'une frontière extérieure entre le Royaume-Uni et l'Union à 27, en

(1) Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif aux orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

particulier pour la France, située en première ligne. Ainsi, l'appel doté de 65 millions d'euros ⁽¹⁾ qui sera ouvert entre décembre 2018 et mars 2019, a parmi ses priorités les sections transfrontalières du réseau global, ainsi qu'une composante inédite relative à la connexion et le développement des ports maritimes du réseau global, ciblant les actions nécessaires à l'adaptation des infrastructures de transport et au maintien de la fluidité des échanges de marchandises. Y répondre permettrait de donner de manière immédiate une visibilité aux ports bretons et normands. Nommé le 15 octobre pour superviser les aménagements nécessaires et centraliser les difficultés de mise en place rencontrées sur le terrain, le coordinateur interministériel, M. Vincent Pourquery de Boisserin, sera un élément central pour maximiser les aides européennes à destination des ports français impactés par le Brexit. Cette coordination doit également être le fait des ports eux-mêmes.

Toutefois, les financements disponibles sur le MIE 2014-2020 sont par définition en voie d'extinction, puisque nous sommes proches du terme du mécanisme. À l'issue de l'appel mentionné ci-dessus, l'ensemble du budget 2014-2020 du MIE aura été mis à disposition. Un ultime appel pourrait toutefois être néanmoins lancé, en fonction des résultats de l'évaluation des projets en cours et des potentiels montants non-utilisés qui seront récupérés. Aussi, vos co-rapporteurs demandent à la Commission européenne d'abonder à la hauteur des besoins ce soutien financier complémentaire, en veillant à ce qu'il compense les effets négatifs du retrait du Royaume-Uni en aidant les acteurs des transports et les collectivités locales à anticiper les transferts de flux de personnes et de marchandises, ainsi qu'à faciliter leur flux transfrontalier entre l'Union et le Royaume-Uni. Vos co-rapporteurs seront également très vigilants sur cette question, et ils vous proposent d'adopter une proposition de résolution européenne en ce sens.

(1) Il est doté de 100 millions d'euros mais 35 millions sont affectés à la réduction du bruit ferroviaire (pour l'équipement du matériel roulant).

TRAVAUX DE LA COMMISSION

RÉUNION DU 15 NOVEMBRE 2018

Communication des référents de la commission des affaires étrangères et du référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le règlement européen sur les corridors maritimes

Mme la présidente Sabine Thillaye. M. Bruno Dirx ayant rejoint la commission des finances, j'informe la commission qu'il n'est plus référent de la commission des affaires étrangères pour le groupe LaREM. Il sera suppléé par M. Ludovic Mendes pour cette communication.

M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères. Nous intervenons aujourd'hui à votre demande, Madame la Présidente, au titre de la veille législative, sur le texte réservé la semaine dernière, par lequel la Commission européenne traite pour partie de la question de la future desserte de l'Irlande une fois que le Royaume-Uni aura quitté l'Union européenne. Notre communication, sur un texte qui illustre parfaitement les enjeux que pose le Brexit, intervient à un moment crucial, puisqu'hier soir la Première Ministre Theresa May a reçu le soutien de son gouvernement pour recommander au Parlement britannique de ratifier le projet de retrait ordonné auquel ont abouti les équipes de négociateurs de la Commission et du Royaume-Uni. Jusqu'à présent, la majeure partie du transport de marchandises Irlande – partie continentale de l'Union européenne passe par les ports et les routes du Royaume-Uni. Le Brexit, et en fonction de la définition de la relation future, l'éventualité de barrières douanières dans les ports de Liverpool, Southampton et Douvres, pose donc la question de la redéfinition des itinéraires de fret maritime de et vers l'Irlande, des aménagements des ports pour s'y adapter, et *in fine* de l'attractivité de ces derniers et de l'impact sur leur *hinterland*.

La mission d'information sur le suivi des négociations liées au Brexit et les relations futures entre le Royaume-Uni et l'Union européenne a été très attentive à cette question de l'impact sur les ports, une de ses réunions notamment, celle du 21 juin, a largement abordé cette question. Avant d'en venir à cette proposition de règlement proprement dite, et les difficultés qu'elle suscite, il nous a semblé utile de faire un bref rappel du contexte dans laquelle elle s'inscrit. Ce sujet à la fois technique et politique implique en effet trois textes différents et un calendrier en trois temps.

M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Depuis 2013, la politique de l'Union européenne en matière de transports prévoit une structure pour les grands axes de l'Union, nous venons d'en parler avec le Paquet Mobilité 3, c'est le Réseau transeuropéen de transport, à deux niveaux, un réseau central et un réseau global, je n'y reviens pas. En outre, neuf corridors multimodaux principaux ont été définis pour aider à la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ceux-là sont définis dans une annexe au règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en

Europe, pour la période 2014-2020. Pour être dans un corridor, un port doit appartenir au réseau central du RTE-T. Pour la France, nous avons donc Dunkerque et Calais pour le volet « Mer du Nord » du corridor « Mer du Nord - Méditerranée » ; et Le Havre, pour le corridor Atlantique. Ces réseaux et corridors sont complétés par deux « priorités horizontales », dont la première est constituée par les « autoroutes de la mer », développées dans quatre régions dont la façade atlantique – Manche – mer d’Irlande – mer du Nord.

M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères. À la suite du résultat du référendum du 23 juin 2016, le Conseil européen a reçu le 29 mars 2017 la notification par le Royaume-Uni de son activation de la clause prévue à l’article 50 du TUE. Les négociations ont été engagées en vue d’un retrait ordonné. L’accord de retrait est la condition préalable à l’octroi d’une période de transition post-Brexit jusqu’au 31 décembre 2020 – soit la fin du cadre financier pluriannuel en cours, nous y reviendrons – et au cours de laquelle le Royaume-Uni aura les mêmes droits et les mêmes devoirs qu’un État membre dans le cadre qui aura été défini, et ce point est crucial. Au vu de l’évolution des négociations, compliquées, nous sommes depuis quelques semaines entrés dans une nouvelle phase dont témoigne le dépôt par le Gouvernement du projet de loi l’habilitant à prendre par ordonnance les mesures de préparation nécessaires notamment dans le cas d’un retrait brutal le 30 mars 2019.

L’Union européenne fait de même, pour les sujets qui relèvent de sa compétence. Le texte que nous examinons aujourd’hui s’inscrit dans le cadre de cette « préparation d’urgence », d’autres propositions sont attendues dans les prochaines semaines, pour le secteur des transports, en particulier aériens, mais aussi pour ceux des services financiers, des douanes, de la protection des données et des droits des citoyens, la Commission européenne en a fait officiellement l’annonce mardi, en parallèle de la publication de deux propositions législatives, sur les visas et l’énergie. Si aucune disposition transitoire n’est prévue dans un accord de retrait, l’ensemble du droit de l’Union cessera de s’appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019. En particulier, le Royaume-Uni ne sera plus membre du corridor de réseau central « Mer du Nord – Méditerranée » (MNM). Ce corridor serait ainsi coupé en deux et n’aurait plus de continuité juridique selon la Commission européenne. De plus, étant donné la situation géographique de l’Irlande à la périphérie de l’Union, le Royaume-Uni constitue aujourd’hui un point de passage majeur pour les liaisons de transport entre l’Irlande et le continent. La réinstauration de contrôles douaniers et leurs conséquences sur les flux de trafic est une éventualité à laquelle la Commission européenne souhaite se préparer.

M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire. Pour répondre à une urgence potentielle, celle de la période du 30 mars 2019 au 31 décembre 2020 en cas de non-accord, la Commission européenne, au cœur de l’été, sans étude d’impact et après une consultation préalable réduite à deux semaines et dont elle n’a aucunement tenu compte des résultats – majoritairement négatifs puisqu’émanant principalement d’intérêts français –, a proposé de gérer la situation née d’une

potentielle discontinuité géographique brutale du corridor MNM sur des critères très étroits.

Retenant les seules liaisons maritimes directes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et le continent déjà existantes au sein de ce corridor, elle a donc tracé une ligne belle, directe, allant de l'Irlande aux ports belges et néerlandais du corridor « Mer du Nord – Méditerranée » ! Non seulement sans tenir compte de Calais et Dunkerque, mais je dirai même en les ignorant superbement : il suffit de regarder la carte pour noter leur plus grande proximité géographique avec l'Irlande, et partant, relever qu'il serait plus rapide, donc moins polluant et moins coûteux, de s'arrêter à Calais ou Dunkerque. Quitte à tracer ainsi à main levée de nouveaux corridors, elle aurait pu aussi intégrer au corridor MNM l'axe Le Havre-Paris, déjà au sein du corridor Atlantique, permettant ainsi d'assurer cette continuité géographique du corridor MNM recherchée par la Commission européenne. Mais non... Lobbying efficace des ports belges et néerlandais, canicule de juillet amoindrissant les facultés de réflexion de la Commission européenne, je m'interroge, et je ne suis pas le seul, sur les raisons de cette « maladresse ».

Les réactions françaises ont été virulentes. La Ministre chargée des transports a immédiatement saisi la Commissaire Bulc du sujet, en demandant une prise en compte de l'ensemble des ports concernés par le trafic vers l'Irlande, de Dunkerque à Brest, soit les ports bretons (Brest- Roscoff) et normands (Caen-Ouistreham-Cherbourg, Dieppe, Saint-Malo), compte tenu des circonstances exceptionnelles, je reviendrai sur ce point. Les députés des régions concernées, les collectivités locales, les autorités portuaires sont montées au créneau. Face à ce tollé général, la Commission a rouvert sa consultation, et de nouvelles contributions françaises ont réaffirmé notre position très ferme. Au Conseil, la Présidence autrichienne a jusqu'à présent fait preuve d'attentisme, tout comme la commission Transport et Tourisme du Parlement européen, qui n'a pas encore désigné de rapporteur sur un texte transmis le 10 septembre. Si nous avons finalement un accord de retrait ordonné, ce texte deviendrait pratiquement sans objet puisque nous en resterons à la situation qui prévaut aujourd'hui, jusqu'au 31 décembre 2020.

À ce stade et sur ce point, les Vingt-Sept et le Royaume-Uni ont enregistré hier un progrès majeur, avec l'accord dont Ludovic Mendes a parlé en introduction. Mais des difficultés demeurent et nous sommes encore loin du point final. Mme May doit obtenir l'accord de son Parlement, elle s'adresse aujourd'hui même à sa Chambre des Communes. Les 27 États membres vont étudier l'accord, et doivent l'agréer également. Selon les informations de ce matin, les ambassadeurs des États membres se réuniront d'ici la fin de la semaine pour discuter du projet d'accord sur le Brexit, avec pour objectif un accord sur la déclaration politique concernant le futur accord d'ici mardi. Le président du Conseil européen, Donald Tusk, a déclaré que les 27 pays de l'Union tiendraient un sommet d'urgence le 25 novembre « si rien d'extraordinaire ne se produit » avant. Le Parlement européen doit lui aussi donner son feu vert.

Si nous n'avons pas d'accord, et si la Commission maintient ce texte qui n'a pas grand sens (rien aujourd'hui n'empêche le trafic de se réorganiser vers tous les ports appartenant à la façade maritime nord du corridor Mer du Nord - Méditerranée), alors il faudra faire preuve d'une ferme volonté politique pour que la future relation ne soit pas préemptée par une décision prise à la va-vite au cours de l'été dernier. Le Gouvernement y est prêt. Même si nous avons un accord, reste la suite, c'est-à-dire la période post 31 décembre 2020. Cette question se pose déjà, et cette fois encore la Commission européenne fait les choses d'une façon qui n'est sans doute pas la plus pertinente ! En effet, si la discussion est déjà ouverte pour ajuster les tracés des corridors dans une situation sans le Royaume-Uni, celle pour revoir le RTE-T lui-même ne sera pas engagée avant 2023. Or la seconde influence la première !

La proposition de règlement « mécanisme pour l'interconnexion en Europe » pour la période 2021–2027 est d'ores et déjà en cours de discussion. Elle est en effet liée au cadre financier pluriannuel. Déposée le 6 juin dernier, elle est bien « *présentée pour une Union à 27 États membres, compte tenu de la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union européenne* ». Mais la Commission européenne n'a toutefois pas voulu faire de proposition d'ajustement « *qui serait spécifiquement liée au Brexit* », selon le raisonnement suivant : tant que l'on ignore quelles seront les modalités précises de la nouvelle relation entre l'Union et le Royaume-Uni, il est difficile de prévoir quels seront les nouveaux flux.

Les discussions sont engagées en groupe de travail, pour le Conseil, comme au Parlement européen, où l'examen de ce deuxième texte est inscrit le 22 novembre. Elles portent notamment sur l'inclusion nouvelle dans les corridors des ports français dont j'ai parlé. Cette inclusion se heurte toutefois à une difficulté juridique : seuls les ports faisant partie du réseau central du RTE-T peuvent être inclus dans les corridors pour la perspective financière 2021-2027. Or ces ports bretons et normands font partie du réseau global. Une lecture juridique stricte implique donc de revoir au préalable la définition des réseaux du RTE-T, afin d'inclure les ports concernés dans le réseau central. Or cette révision est prévue pour 2023, et la Commission n'envisage pas jusqu'à présent d'avancer ce délai. On peut tout de même s'étonner du calendrier retenu par la Commission européenne, qui, à toute allure, en plein mois d'août, s'empresse de tracer un nouveau corridor pour tenir compte du Brexit, et ne propose pas de manière simultanée pour le mécanisme d'interconnexion européen 2021-2027 une révision du RTE-T limitée qui tienne compte de cet événement majeur.

M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères. Sur ce texte précis, il est urgent de remettre les choses dans le bon ordre. L'Irlande ne va pas du jour au lendemain le 30 mars 2019 ni même le 31 décembre 2020 se trouver dans une situation où ses approvisionnements seraient totalement bloqués, des voies alternatives existent, les ports continentaux se mobilisent d'ores et déjà pour adapter leurs capacités à ce nouveau contexte, et les préparatifs se sont intensifiés, nous l'avons entendu lors de l'audition,

récemment, de la Ministre en charge des affaires européennes, Mme Nathalie Loiseau, et ils vont encore monter en puissance une fois le projet de loi d'habilitation promulgué. Ce dernier vise en effet spécifiquement ce sujet des ports et de l'adaptation du trafic transmanche dans deux de ses quatre articles. Pour la suite, l'événement exceptionnel qu'est le Brexit justifie de redéfinir calmement le réseau de transport européen dans un nouveau contexte qui lui-même à ce stade reste à définir. Les ports bretons et normands qui ne sont actuellement pas sur le réseau central mais sur le réseau global peuvent d'ores et déjà bénéficier du financement concernant les autoroutes de la mer, pour se préparer à ce nouveau contexte, il faut en tirer parti. Bref, nous sommes et resterons mobilisés pleinement pour assurer la fluidité des liaisons la plus grande possible tant avec l'Irlande qu'avec le Royaume-Uni qui est et restera un partenaire majeur de l'Union européenne comme de la France. La situation plus générale du Brexit dépassant le cadre de cette simple veille législative, je n'irai pas plus avant sur les événements susceptibles de se produire dans les prochains jours, qui seront sans doute cruciaux.

M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Appartenir au réseau central, cela signifie que les investissements requis par l'obtention de ce statut – qui offre des co-financements – doivent être réalisés pour 2030, c'est-à-dire demain, et se font sous l'attention constante tant des coordinateurs européens – dont la fonction est de s'assurer que le réseau central sera livré en temps et en heure – que de la Cour des Comptes européenne. C'est donc un engagement fort, qu'il faut tenir ensuite, car nos concitoyens attendent de nous que nous fassions la preuve que l'Europe, ça marche.

M. Pierre-Henri Dumont. Je remercie nos collègues pour leur présentation ainsi que le coordinateur de LaREM pour avoir souligné l'importance du Brexit alors même que la majorité a décidé de suspendre jusqu'à nouvel ordre la mission d'information consacrée à ce sujet.

Naturellement, nous avons tous été secoués, au cœur de l'été, par cette décision de la Commission européenne de ne pas intégrer les ports français dans ces corridors maritimes rendus nécessaires par le Brexit. À Calais, dont je suis le député, l'ensemble des acteurs est très rapidement monté au créneau mais force est de constater que cette situation résulte avant tout de la perte d'influence de la France auprès des institutions européennes. Le lobbying de nos amis belges et néerlandais a été tellement fort qu'ils ont réussi à faire prévaloir leurs vues sans que la Commission européenne ne tienne aucun compte des fortes réticences de la France.

Comment faire maintenant pour rétablir la situation ? C'est la vraie question. Nos collègues nous ont indiqué que le Gouvernement avait une forte volonté de remettre en cause la décision de la Commission mais qu'est-ce que cela veut dire concrètement ? Jusqu'où est-il prêt à aller pour la convaincre de revenir sur sa position et donc à inclure les ports français qui, géographiquement, sont

bien plus proches de l'Irlande et d'ores et déjà prêts à accueillir ces futures lignes. Par exemple, puisque vous avez parlé d'investissements, le port de Calais est en train d'agrandir sa superficie, avec des fonds européens, pour accueillir ce surplus de trafic. Je vous fais donc part de ma très vive inquiétude sur la situation actuelle.

J'étais la semaine dernière à Helsinki pour la réunion du Parti populaire européen. J'ai pu échanger avec des collègues s'occupant des négociations du Brexit et très clairement, ils m'ont expliqué que la France n'était pas au niveau des autres États-membres en matière d'influence auprès de la Commission européenne et, en particulier des Néerlandais et des Belges sur cette question des corridors maritimes. Si rien ne change, la question qui va se poser est celle des distorsions de concurrence entre les ports belges et néerlandais, d'une part, et les ports français, d'autre part, au détriment bien sûr de ces derniers.

M. Gilles Lurton. Je me pose pour ma part les mêmes questions que notre collègue et j'ai une pensée particulière pour les ports bretons, notamment celui de Saint-Malo, qui ont été particulièrement oubliés par la Ministre des transports lorsque celle-ci a réagi à la décision de Commission européenne. Je crois fermement que la France manque d'influence auprès de la Commission européenne et que nous ne sommes pas suffisamment présents. Je ne le dis pas pour polémiquer mais pour que nous puissions collectivement tirer les leçons de cet échec et nous inspirer de ce que ce font nos voisins.

Sur le fond, la décision de la Commission européenne me paraît totalement incompréhensible lorsque l'on connaît la proximité des ports de notre façade Nord avec ceux de l'Irlande mais aussi des relations qu'ils entretiennent déjà entre eux. Cette décision est d'autant plus dommageable que 30 milliards d'euros sont promis dans le prochain CFP pour la modernisation des ports européens. Comme mon collègue, je me pose la question : comment revenir sur cette décision ? Le Royaume-Uni a fait le choix de quitter l'Union européenne et celle-ci négocie les conditions de la sortie, mais à un moment, il va falloir nous, Français, nous concentrer sur la défense de nos propres intérêts économiques.

M. Pierre-Henri Dumont. Je voudrais insister à nouveau sur le besoin pour notre pays de se défendre sur ce dossier. On ne peut pas compter sur la Commission européenne, encore moins sur nos voisins britanniques. Je rappelle que le Ministre du Brexit, qui vient d'ailleurs de démissionner, avait déclaré la semaine dernière n'avoir pas compris l'intérêt de la liaison Calais-Douvres. C'est dire le degré d'ignorance de certains de nos partenaires. J'espère pour ma part que son remplaçant comprendra tout l'intérêt de cette liaison, mais nous avons vraiment besoin du soutien du Gouvernement français en matière de lobbying afin de gagner ce qui s'annonce comme un véritable bras de fer. Je reste néanmoins, malheureusement, très pessimiste.

M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour revenir sur la suspension de la mission d'information sur le Brexit, je voudrais rappeler qu'une Commission

spéciale a été créée sur le projet de loi d'habilitation, ce qui montre tout l'intérêt que la majorité porte à la question du Brexit dans un esprit transpartisan.

S'agissant de la perte d'influence de la France en Europe, je ne peux pas être d'accord avec vous. Depuis l'élection d'Emmanuel Macron, notre pays a obtenu la révision de la directive sur le détachement des travailleurs, alors que tout le monde la considérait impossible. Les normes sur le CO₂ ont, elles aussi, été renforcées conformément à la demande française. En matière de règles sociales dans le secteur du transport routier, c'est la France qui livre bataille pour que la position du groupe de Visegrad ne prévale pas. À 27 États-membres, c'est toujours compliqué de réunir une majorité mais de là à dire que nous n'avons pas d'influence en Europe, c'est tout simplement faux.

Pour revenir sur les corridors maritimes, les facteurs qui ont conduit la Commission à prendre sa décision restent obscurs. Et un éventuel lobbying belge ou néerlandais pourrait aussi être le fruit des ports eux-mêmes, plus que des gouvernements des pays concernés. Ce qui est certain, en revanche, c'est que nous devons tous être unis pour défendre les ports français et leur place dans la politique européenne de transport. Il faut aussi rappeler que l'accord de retrait sur la table prévoit que les règles du marché intérieur et de la politique européenne de transport continuent à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2020,

Mme la présidente Sabine Thillaye. Ce sujet des corridors maritimes est important. Pensez-vous qu'il soit pertinent de présenter une proposition de résolution européenne ?

M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères. Nous avons depuis hier un accord de retrait agréé par le gouvernement du Royaume-Uni, qui couvre la période considérée par la proposition de la Commission. Les jours à venir sont cruciaux pour déterminer la direction que va prendre le Brexit décidé en 2016.

M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Une décision aujourd'hui sur ce point me semble en effet précipitée. S'il n'y a pas finalement d'accord, une résolution européenne peut effectivement avoir du sens, mais attendons d'y voir plus clair.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Il y a dans tous les cas une décision à prendre sur ce texte, qui est la levée ou non de la réserve.

M. Gilles Lurton. Une résolution ne signifie pas une décision. C'est une assurance de vigilance de la commission des Affaires européennes, ce qui n'est pas rien, à la fois vis-à-vis du Gouvernement et de la Commission européenne. Elle montre que les députés investis dans ce dossier ne sont pas seuls et que, quel que soit le sort du Brexit, la France ne se laissera pas faire.

M. Pierre-Henri Dumont. Je rejoins les propos de mon collègue M. Lurton, je pense moi aussi qu'il est nécessaire que le Parlement français puisse peser de tout son poids dans cette discussion. La vérité est qu'on ne sait pas à l'heure actuelle quelles pourraient être les conséquences de l'absence d'accord. Cela va être discuté aujourd'hui même à Westminster, et l'on voit que deux Ministres ont déjà démissionné. L'accord fait revenir les conservateurs sur beaucoup de promesses faites au peuple britannique. On voit donc que le flou persiste, ce sont la qualité et la densité du brouillard qui sont différentes. Quand je parlais de diminution de l'influence française au sein des institutions européennes, ce n'était pas un propos à l'encontre du Président de la République actuel, même si son élection n'a peut-être pas eu l'impact qu'il espérait. Un Premier Ministre finlandais nous disait la semaine dernière que, quand Emmanuel Macron est arrivé au pouvoir, il annonçait qu'il allait changer l'Europe. Six mois plus tard, il demandait à ses partenaires de l'aider à changer l'Europe. Aujourd'hui, il s'agirait plus d'obtenir quelque chose de l'Europe que l'on pourra présenter aux Français.

Au-delà de cette boutade, la diminution de l'influence française au sein de l'Union européenne, c'est la place de 18^e dans l'ordre protocolaire du Commissaire français, c'est le faible nombre de présidences des commissions ou des groupes au Parlement européen, tout comme les Français sont absents des cadres dans l'administration européenne. Cette évolution a commencé il y a près de vingt ans, tous les partis politiques en sont responsables, mais elle nous prive de relais essentiels. Ici, nous ne faisons pas de politique politicienne : quand nous parlons des corridors maritimes, nous parlons d'investissements, d'infrastructures, d'activité économique autour de ces corridors. Je pense qu'il est nécessaire que le Parlement se saisisse de cette question, car personne aujourd'hui ne peut dire quels seront dans le futur les rapports de l'Union européenne avec le Royaume-Uni. Donc si nous pouvons trouver une heure ou deux de la séance pour évoquer ce sujet, cela me semble important, et cela donnerait un appui supplémentaire à la position française.

J'ai également une demande, Madame la Présidente, pourriez-vous demander, en tant que Présidente de la Commission des Affaires européennes, à ce que vous soient communiquées les observations faites par le Gouvernement à la Commission lors de la période de concertation cet été ? Cela nous serait tout à fait utile.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Je donne bien volontiers suite à votre demande et je propose, à la lumière de cette discussion, de maintenir la réserve sur ce texte et d'envisager une éventuelle résolution, en fonction de la façon dont les choses vont se poursuivre dans le cadre du Brexit.

RÉUNION DU 28 NOVEMBRE 2018

Nomination de rapporteurs

Mme la présidente Sabine Thillaye. Suite à la communication des référents de la commission du développement durable et de la commission des affaires étrangères du 15 novembre dernier, j'ai souhaité que notre Commission se saisisse du projet de règlement sur les corridors maritimes. Je me suis rendue la semaine dernière en Irlande à l'invitation de la Ministre des transports, qui avait également convié le président de la commission des affaires européennes du Sénat. Il est impératif que les ports français soient intégrés dans les corridors maritimes définis par l'Union européenne pour relier la République d'Irlande au continent en cas de refus par le Parlement britannique du projet d'accord sur le Brexit. Le Sénat devrait pour sa part adopter une proposition de résolution sur cette question cette semaine et la commission transport du Parlement européen s'en saisira le 6 décembre prochain. Compte tenu des enjeux pour les ports français, je souhaite que l'Assemblée nationale s'en saisisse également à l'initiative de notre commission.

M. Jean-Louis Bourlanges. Devons-nous décider aujourd'hui de la nomination de ces rapporteurs ? Mon groupe aurait peut-être souhaité présenter un candidat sur ce sujet très important.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Cette nomination est en réalité la suite de la communication que nous ont présentée la semaine dernière les référents des commissions du développement durable et des affaires étrangères. Nous nous sommes interrogés sur l'opportunité de présenter une résolution et suite au déplacement dont j'ai fait état en Irlande, il s'avère urgent de réagir. Cette résolution sera donc examinée par notre commission la semaine prochaine et elle vous sera transmise dès la fin de cette semaine ainsi que le rapport d'information la présentant, pour la bonne information préalable de l'ensemble des membres de notre commission. Après la séance en commission des affaires européennes, la résolution sera examinée par la commission du développement durable et elle pourra être amendée à chaque stade de sa discussion.

Sur proposition de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a *nommé* MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont, rapporteurs d'information sur le projet de règlement sur les corridors maritimes.

RÉUNION DU 6 DÉCEMBRE 2018

Présentation du rapport d'information de MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont et examen de la proposition de résolution européenne sur le projet de règlement sur les corridors maritimes (E 13368)

La Commission s'est réunie le jeudi 6 décembre 2018, sous la présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente, pour examiner le présent rapport d'information.

Mme la présidente Sabine Tillaye. Mes chers collègues, le rapport de MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont fait suite à une communication des référents de la commission des affaires étrangères et du développement durable. Je remercie les rapporteurs d'avoir accepté de bien vouloir travailler dans l'urgence, mais compte tenu de l'évolution préoccupante du débat sur le Brexit à la Chambre des Communes, il me semble essentiel que l'Assemblée nationale prenne rapidement position sur la question des liaisons maritimes entre la République d'Irlande et le continent en anticipant le risque d'une absence d'accord. Notre prise de position en faveur de la prise en compte des ports français dans le tracé des corridors maritimes contribuera au débat au Parlement européen et favorisera la modification du texte proposé par la Commission européenne. C'est en bonne voie, mais il demeure important d'appuyer la position du Gouvernement français dans ce débat. Je passe la parole à MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont pour présenter leur rapport, ainsi que leur proposition de résolution.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Madame la Présidente, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier tous ceux qui nous ont apporté leur concours dans l'élaboration en urgence du présent rapport et de la proposition de résolution européenne, ainsi que mon collègue, Pierre-Henri Dumont. Nos deux circonscriptions sont voisines et leurs ports, respectivement Calais et Boulogne, ont parfois connu des différends, récemment encore sur la liaison transmanche mais il est grand temps de réunir ces deux ports. Nous sommes donc unis dans la défense du port de Calais, qui, du reste, a souvent eu maille à partir, dans l'histoire, avec les Anglais.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Je vous remercie, cher collègue et cher rapporteur, pour vos propos. Nous allons essayer de faire en sorte que les bateaux boulonnais ne viennent pas bloquer le port de Calais à la suite de ce rapport, comme ils en ont l'habitude... Madame la Présidente, mes chers collègues, nous intervenons devant vous ce matin à un moment particulier. Un moment particulier pour notre Assemblée, puisqu'hier matin, la Commission spéciale a examiné le projet de loi par lequel le Gouvernement sollicite l'habilitation du Parlement à prendre par ordonnances les mesures nécessaires – pour certaines en cas d'accord de retrait, pour les autres, les plus nombreuses, en cas d'absence d'accord – dans trois domaines dont l'un a un lien avec notre

discussion de ce jour, la circulation des personnes et des marchandises. Notre Assemblée examinera ce texte en séance lundi 10 décembre prochain. Un moment particulier pour le Royaume-Uni, puisque le Parlement britannique a entamé la discussion sur l'accord de retrait et la déclaration politique sur la discussion future. Cette discussion a débuté dans des conditions délicates, et la Chambre des Communes est appelée à se prononcer par un premier vote le 11 décembre prochain. Nous nous garderons de nous prononcer sur l'issue des discussions au Parlement britannique, mais pour faire preuve d'un certain euphémisme, il paraît raisonnable de dire que la ratification est aujourd'hui incertaine.

Le Conseil européen a de toute façon recommandé aux États membres comme à la Commission européenne, dès le mois de mars dernier, de nous préparer à tous les scénarios, y compris celui d'un Brexit sans accord et donc sans période de transition, pour en limiter les conséquences. C'est dans ce cadre, et en suivant cette recommandation, que la Commission européenne a publié le 1er août une mesure d'urgence relative au Réseau transeuropéen de Transport, et plus précisément à la liaison entre l'Irlande et la partie continentale de l'Europe. Mais cette question se pose indépendamment de la façon dont le Brexit se déroulera, avec ou sans période de transition. Les débats devant la commission spéciale l'ont bien mis en évidence : l'impact du Brexit, avec la création d'une frontière extérieure entre les États membres de l'Union et le Royaume-Uni, impose des adaptations des infrastructures, des personnels affectés, des méthodes de contrôle nécessaires au respect des règles de police, de douane, sanitaires, relatives à la circulation des personnes et des marchandises dans ce nouveau contexte. Ces adaptations devront être plus ou moins rapides selon le type de Brexit et plus ou moins profondes selon la future relation. Nous ne pouvons donc qu'être particulièrement vigilants sur le sujet des corridors du réseau transeuropéen de transport, qui concerne un aspect particulier, celui des cofinancements européens destinés aux infrastructures de transport et aux interconnexions du réseau central. Lors de notre réunion du 15 novembre dernier, nous avons évoqué les deux instruments qui ont été mis en place par l'Union européenne en 2013 en matière de transports : le Réseau Transeuropéen de Transport, d'une part, et son bras financier, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'autre part. Or les corridors servent de référence pour la sélection des projets cofinancés prioritairement par l'Union, sélection qui se fait par le biais d'appels à projets concurrentiels. Il est donc essentiel que les ports français soient bien identifiés comme étant « dans la boucle » de et vers l'Irlande pour pouvoir avoir pleinement accès aux appels à projets qui concerneront cette desserte prioritaire. C'est une condition, ce n'est pas une garantie, nous y reviendrons.

Mais il y a une deuxième raison d'être attentifs : jusqu'à présent, la majeure partie du transport de marchandises Irlande – partie continentale de l'Union européenne passe par les ports et les routes du Royaume-Uni. Cet état de fait aujourd'hui est susceptible de changer à l'avenir, au profit d'un renforcement de la part du trafic maritime entre l'Irlande et le continent. Nous devons donc veiller à saisir les opportunités que le Brexit présente, et les changements des routes maritimes en font partie.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Ce sont ces deux raisons qui expliquent la très forte réaction de la France – des ports en premier lieu, mais aussi des collectivités locales concernées et du Gouvernement – à la proposition faite le 1er août par la Commission européenne. En effet, cette dernière, après avoir lancé une consultation publique de deux semaines seulement sur les nouveaux liens maritimes entre les ports de Dublin et de Cork et les ports du corridor Mer du Nord - Méditerranée a proposé un lien vers des ports, en se limitant à Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

La Commission se défend de toute « malice » à l'égard des ports français ; elle explique avoir basé ce nouveau tracé du corridor sur les liaisons maritimes directes existantes aujourd'hui entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union. J'y verrai pour ma part presque de la paresse intellectuelle. Certes historiquement, en 2013, les neuf corridors se sont greffés sur les corridors ferroviaires de fret européen introduits dès 2007 et étendus en 2010, dont ils sont le prolongement. D'une certaine façon, la Commission a ici repris ce schéma de pensée en remplaçant les lignes de chemin de fer par des lignes de fret maritime. Mais il est pour nous inconcevable de ne pas avoir tenu compte de la réalité des flux de trafic de marchandises entre l'Irlande et le continent. Or une partie de ces flux arrive à Calais et Dunkerque, ports du réseau central qui sont aujourd'hui sur le corridor.

La Commission n'a pas tenu compte non plus des temps de trajet, bien plus longs vers les trois ports retenus. Or, la durée de trajet a des incidences directes sur les émissions de CO₂ et de particules polluantes. Il est donc inacceptable que les ports de Calais et Dunkerque ne soient pas pleinement intégrés dans la nouvelle liaison maritime directe vers l'Irlande qu'envisage la Commission européenne pour remplacer la partie terrestre britannique du corridor Mer du Nord – Méditerranée. Il est regrettable que, compte tenu de la nécessaire redéfinition définitive des liens entre l'Irlande et le continent, la Commission n'ait pas d'emblée envisagé un lien nouveau vers l'Irlande à partir du corridor Atlantique. Le mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) s'inscrivant dans le cadre financier pluriannuel, avec un accord de retrait ordonné, nous en resterons à la situation qui prévaut aujourd'hui jusqu'au 31 décembre 2020. Sans accord, le texte MIE 2014-2020 doit certes être modifié, mais la proposition de la Commission européenne est inacceptable.

La Commission TRAN a examiné les propositions de sa rapporteure le 3 décembre ; le Conseil n'a pas encore inscrit ce sujet à son ordre du jour. Dans tous les cas, il est indispensable que la période post 31 décembre 2020 ne soit pas préemptée par une décision prise à la va-vite au cours de l'été dernier. Cette question se pose d'ores et déjà puisque le MIE 2021-2027 est en cours de discussion. Les Commissions Transports-Tourisme et Industrie-Recherche-Énergie du Parlement européen, saisies conjointement, se sont prononcées le 22 novembre dernier ; le Conseil des Ministres des Transports du 3 décembre a adopté une orientation générale partielle. S'agissant des ports français concernés qui appartiennent au réseau central, les deux co-législateurs s'accordent sur la nécessité non seulement d'inclure dans le corridor Mer du Nord – Méditerranée

redessiné Calais et Dunkerque, mais aussi de redessiner le corridor Atlantique avec une branche maritime vers l'Irlande à partir de l'axe Seine-Le Havre.

S'agissant du MIE 2021-2027, les commissions conjointes proposent deux prolongations vers l'Irlande dans le corridor Mer du Nord - Méditerranée, dont seule l'une inclut Calais et Dunkerque, et elles n'incluent pas Le Havre dans ce corridor Mer du Nord - Méditerranée, demande portée tant par le Gouvernement français auprès du Conseil, qui l'a acceptée dans son orientation partielle lundi, que par la Commission Transports pour le MIE 2014-2020. Concernant les ports français qui appartiennent au réseau global, le Parlement européen propose d'intégrer les ports de Brest, Roscoff, Caen et Cherbourg dans ce corridor Atlantique redessiné. Pour séduisante politiquement que soit cette idée, elle n'en demeure pas moins juridiquement fragile. En effet, appartenir à un corridor présuppose une condition, celle d'être un port du réseau central, et cette catégorisation relève non pas du règlement MIE mais du règlement RTE-T n° 1315/2013. De plus, cette solution présente un double inconvénient : tout d'abord la liste est incomplète ; ensuite l'accession à cette nouvelle catégorie ne pourrait pas être limitée aux seuls ports français concernés par le Brexit. Leur visibilité en termes d'accès aux financements européens serait donc loin d'être accrue, ce serait sans doute même le contraire, les autres ports européens pouvant demander à bénéficier de ces financements.

Ces ports sont dans une situation particulière : compte tenu de leur situation géographique, qui leur offre un avantage comparatif en termes de rapidité de la liaison maritime, une modification des flux en leur faveur est très prévisible. Une solution à la fois solide juridiquement et efficace concrètement est d'inscrire dans les priorités du MIE le soutien à l'amélioration des contrôles de sécurité, douaniers, sanitaires liés au trafic de marchandises et de passagers ; cela permettrait de répondre à la fois aux besoins des ports français et à la nécessité d'un ciblage précis des financements sur ces derniers ; une telle approche horizontale aurait en outre le double avantage d'obliger la Commission européenne à y consacrer systématiquement une tranche de ses appels à propositions et de porter le taux maximum de cofinancement auquel les projets français peuvent prétendre de 30 % à 50 %. Une accélération du calendrier de la Commission européenne, avec une révision anticipée du règlement précité, s'impose en parallèle, dans le but de revoir la situation de certaines infrastructures si cela est nécessaire.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Cette solution « horizontale » présentée par notre collègue est privilégiée par le Conseil comme par la Commission européenne. Le prochain appel à projets de la Commission en atteste : il a parmi ses priorités une composante inédite relative à la connexion et le développement des ports maritimes du réseau global, ciblant les actions nécessaires à l'adaptation des infrastructures de transport et au maintien de la fluidité des échanges de marchandises. Y répondre permettrait de donner de manière immédiate une visibilité aux ports bretons et normands, et d'asseoir leur crédibilité. Si nous souhaitons que le coordinateur interministériel nommé le

15 octobre dernier leur apporte toute l'assistance nécessaire, c'est bien aux ports à agir, si possible de manière coordonnée pour maximiser leurs chances de réussite dans ce processus compétitif. Toutefois, les financements disponibles sur le MIE 2014-2020 sont par définition en voie d'extinction, puisque nous sommes proches du terme du mécanisme. S'il reste possible d'agir à la marge sur les programmes pluriannuels en les révisant pour 2019 et 2020 de manière à tenir compte du retrait du Royaume-Uni et en réorientant les potentiels montants non-utilisés des appels à projets clos, des besoins de financements supplémentaires sont prévisibles, pour compenser les effets négatifs du retrait du Royaume-Uni en aidant les acteurs des transports et les collectivités locales à anticiper les transferts de flux de personnes et de marchandises, ainsi qu'à faciliter leur flux transfrontalier entre l'Union et le Royaume-Uni. D'où notre demande d'un financement *ad hoc*. Telles sont les raisons qui nous ont poussés à vous proposer, chers collègues, Madame la présidente, cette résolution européenne. Je vous remercie.

M. Joaquim Pueyo. Je voudrais tout d'abord remercier les deux rapporteurs. N'étant pas un élu de la mer mais de la terre, je suis moins impliqué qu'eux et serai de ce fait parfaitement objectif. Il s'agit en réalité d'un sujet très sérieux. L'exigence de la continuité du corridor entre l'Irlande et le continent est justifiée et il est bien évident que les ports français auront un rôle important à jouer. Vous avez rappelé à juste titre que nous avons des ports en Bretagne, en Normandie, ma terre d'élection, et je mentionnerai en particulier le port de Cherbourg. Il est également nécessaire de prendre en compte le transport des voyageurs. Je partage donc vos préoccupations et votre position. Je m'interroge cependant sur la position de certains organes européens : le Parlement européen s'est-il prononcé à ce sujet ? Le comité des régions devait également être saisi, de même que le Comité économique et social européen (CESE). Ont-ils émis un avis ? Nous avons intérêt à mobiliser le plus largement possible ces différents organes afin que notre proposition de résolution puisse, dans l'hypothèse où elle serait adoptée par l'Assemblée nationale, être suivie d'effet. L'orientation du transport maritime consécutive au Brexit emportera des conséquences pour la France et les ports que vous avez cités et je vous félicite pour votre travail.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. Il est souvent fait aux ports français le procès de la lenteur des services des douanes par comparaison avec certains autres ports européens, et notamment les ports belges ou néerlandais. Certains considèrent que la décision d'exclure les ports français de l'itinéraire transeuropéen reliant l'Irlande au continent viendrait de la crainte d'une congestion de la douane dans les ports du nord de la France. J'aurais aimé connaître votre appréciation à l'égard de ces critiques et vous interroger sur vos propositions pour faire émerger une offre douanière plus compétitive.

Mme la présidente Sabine Thillaye. J'aurais une question complémentaire suite à mon déplacement en Irlande avec l'Union des Ports de France pour rencontrer l'Association des Ports Irlandais. J'ai pu constater qu'il y avait beaucoup d'inquiétude dans les ports irlandais. On ressent une crainte réelle que les ports français ne puissent pas faire face : il faut pour cela des

infrastructures et des compagnies maritimes de qualité, et on pouvait ressentir des craintes qu'elles ne fassent défaut. J'ai également senti, malheureusement, la concurrence qui existe entre nos ports français : comment éviter que cela ne mène à une forme de dispersion ?

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Ce sujet est véritablement d'intérêt national, et ma question à propos de cette proposition de résolution européenne, est la suivante : quelle est votre estimation des chances que la Commission européenne revienne sur sa décision, et quelles seraient les étapes suivantes pour que l'Assemblée manifeste son désaccord et défende l'intérêt de ses ports ?

Mme Nicole Le Peih. La France possède 5 500 kilomètres de côtes : comment cet atout n'est-il pas développé de manière plus dynamique ? Vous vous opposez très fermement à la position initiale de la Commission européenne, mais j'aimerais avoir plus d'informations quant à la situation des ports bretons et celle de nos voisins directs concernés par cette question des corridors.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Sur le Parlement européen, je voudrais faire un parallèle avec la pêche électrique. La Commission européenne avait décidé la prolongation de la pêche électrique, et le Parlement européen a décidé de revenir sur cette décision, et d'interdire la pêche électrique. Nous avons d'ailleurs fait une proposition de résolution qui avait recueilli l'unanimité sur ce sujet. Quant au Comité des régions, il me semble qu'il a adopté un avis sur la proposition législative de la Commission.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Sur les chances de réussite de la proposition, tout n'est pas encore acquis, mais à ce stade les discussions sont très avancées, la Ministre a l'air très confiante, il n'y a pas de raison d'un retour en arrière. Je dirais donc que nous sommes très proches d'un succès.

Sur la concurrence entre les ports, il est vrai que la question de la fluidité est une inquiétude partagée par l'ensemble des députés, il appartient aussi au gouvernement de veiller à l'absence de distorsions de concurrence entre les contrôles français et les contrôles exercés en Belgique et aux Pays-Bas par exemple. Il y a un équilibre à trouver entre la préservation du marché intérieur, la protection des citoyens sur des enjeux de sécurité sanitaire par exemple, avec les produits entrant en provenance du Royaume-Uni. Pour parvenir à cet équilibre, il nous faut une vraie concertation avec nos voisins, notamment pour éviter une forme de *dumping* aux contrôles. Cela rejoint en partie la question de la concurrence entre les ports français, qui ont moins l'habitude que certains de nos voisins de défendre ensemble leurs intérêts. Combien d'années de tension entre Calais et Boulogne avant que l'on n'aboutisse à une forme plus étroite de coopération ? La proposition insatisfaisante faite cet été par la Commission pourrait bien être l'illustration dommageable de cette incapacité à représenter un collectif des ports. Je rappelle qu'après la première consultation de deux semaines, le ministère flamand a répondu à la Commission européenne, l'association des ports flamands a répondu également. Le gouvernement français, contrairement à

l'Union des ports français, n'avait pas répondu. Il nous faut réfléchir à cette insuffisance.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour compléter la réponse de mon collègue Monsieur Dumont, j'ajouterais qu'apparemment, la décision de la Commission était justifiée par une certaine incertitude quant aux capacités de déchargement et de docks des ports français.

Quant à la concurrence, il est vrai qu'entre Boulogne et Calais il y avait une concurrence féroce au niveau des chambres de commerce. J'avais d'ailleurs avancé l'idée de réunir les deux ports et cette proposition avait été violemment rejetée. Si nous avions pu avoir ce rapprochement, nous aurions pu avoir un port important réunissant Boulogne et Calais, alors que la distance entre ces deux villes n'est pas plus grande que celle qui joint les extrémités du port de Marseille. Il faut à mon sens considérer Dunkerque, Calais et Boulogne comme un seul port et se battre sur ce plan dans toutes les discussions européennes.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Il s'agit d'une seule et même façade maritime, d'autant que nous avons la chance d'être reliés jusqu'à la baie de Somme, par une infrastructure, l'autoroute A16. Ce corridor routier alimente l'ensemble des ports jusqu'à la frontière belge.

Sur le degré de préparation des ports, certains sont bien avancés. Ainsi, le projet Calais Port 2015, qui comprend la réalisation d'infrastructures, avec une avancée sur la mer est sur la bonne voie. Le chantier des travaux avait été inauguré par le Président Hollande et cela avance. Avec un budget de plus de 400 millions de travaux, dont 82 millions apportés par l'Union du fait de son inscription dans le corridor européen, on voit bien les enjeux financiers que recouvrent de tels investissements et l'importance conférée à l'entrée dans le dispositif européen en termes de moyens attribués.

Aujourd'hui, on ne peut pas savoir comment les acteurs du transport vont rééquilibrer leurs flux, l'enjeu est donc d'être prêts le plus tôt possible pour capter ces flux. Cela dépend aussi de l'état de préparation du gouvernement français et des choix très techniques qui vont être faits. Savoir où l'on met la zone de dédouanement, comment on affecte les douaniers. Pour être tout à fait honnête, je ne suis pas totalement serein sur ces sujets. Le Ministre de l'agriculture affirmait il y a quelques semaines les difficultés à estimer, par exemple, le nombre de vétérinaires dont nous aurons besoin. Il y a besoin d'un ajustement pour savoir quels seront les moyens affectés à chaque port, afin de savoir comment attirer les flux prochains.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Il est donc d'autant plus nécessaire de présenter un front uni sur ces sujets.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Pour répondre à la question sur les compagnies maritimes, je vais à nouveau prêcher pour la paroisse calaisienne. En ce qui concerne les voyageurs, je considère que la perte du pavillon français

dans le détroit du Pas-de-Calais, il y a trois ans de cela, est un drame absolu. La compagnie maritime *My Ferry Link* (*ex-SeaFrance*), qui a fait l'objet d'une attaque juridique par les Britanniques, n'a pas été soutenue par le Gouvernement français de l'époque. Aujourd'hui, pour le transport des passagers, on se retrouve avec une compagnie britannique et une compagnie scandinave qui exercent dans le détroit. Ceci rend les discussions moins rapides, moins « pratiques ». J'ai peur qu'à très court terme, on ne paye cette absence de pavillon français dans le détroit.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Quelle est votre position sur la concurrence féroce entre les ports belges, hollandais et français ? Les industriels du nord reçoivent de la marchandise via les ports belges, les Belges offrant le transport routier vers la France.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour compléter la réponse sur le transport des passagers et des marchandises, il se trouve que j'ai demandé, il y a quelques semaines, au Président de la Brittany Ferries si la sortie de la Grande-Bretagne de l'UE entraînerait l'apparition d'un *duty-free* et si un transfert de ligne vers Boulogne pouvait être à nouveau envisagé, puisque Boulogne avait eu un temps 4 millions de passagers et dispose des infrastructures nécessaires. Il m'a répondu que, du fait du développement des ventes en ligne, le *duty-free* n'était plus aussi attractif qu'auparavant, mais il s'est montré ouvert. Par ailleurs, il faut savoir que 700 postes de douaniers vont être créés.

En ce qui concerne le contrôle sanitaire, la Commission estime qu'il doit se faire là où le poisson arrive, en l'occurrence à Calais, ou à 20 kilomètres au plus. Or à Boulogne passent non seulement 30 000 tonnes de pêche fraîche mais également 350 000 tonnes de poissons travaillés arrivant par la route dont une partie d'Angleterre. Une demande de dérogation a donc été formulée auprès de la Commission pour qu'un certain nombre de contrôles puissent se faire aussi à Boulogne.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. La question du *duty-free* est centrale car s'il y a frontière, il y a *duty-free*. C'est la position du négociateur, de Gérald Darmanin, Ministre de l'action et des comptes publics, et de Nathalie Loiseau, Ministre auprès du Ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes. Les modalités de mise en place du *duty-free* seront donc étudiées. Le système sera néanmoins moins attractif parce qu'il y a eu un rattrapage des prix des cigarettes, la différence entre le prix du paquet en France et celui au Royaume Uni s'étant réduite depuis une vingtaine d'années.

Sur le sujet des douanes, au cours de l'examen du projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, le Gouvernement s'est montré attentif à la question du *dumping* au contrôle. Les pays de l'Union européenne qui ont travaillé dans la négociation continuent à travailler ensemble sur la relation future pour éviter ce *dumping*.

En ce qui concerne les ports bretons souhaitant être intégrés dans le corridor, la question qui se pose est d'ordre juridique. La résolution que nous souhaitons voir adopter sera-t-elle une position de principe qui ne pourra pas être la position finale adoptée par l'Union européenne ? On est face à ce qui distingue la proposition politique de la réalité juridique. Nous proposons donc que les ports bretons soient intégrés dans un réseau, tel que l'a décrit Jean-Pierre Pont. Cette solution horizontale est le meilleur compromis pratique pour prendre en compte l'intérêt des ports bretons.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour être dans le corridor, il faut être dans le réseau principal. Or les ports bretons sont dans le réseau global. S'ils y étaient intégrés, ainsi que les ports normands, d'autres ports réclameraient le même traitement. Les aides financières apportées par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) s'en trouveraient alors extrêmement diluées. On aurait plutôt intérêt à valoriser ces ports, à leur trouver des financements spécifiques plutôt que de vouloir les intégrer à tout prix.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Sur la proposition de résolution européenne, nous avons été saisis de deux amendements de notre collègue Liliana Tanguy, à laquelle je donne la parole pour les présenter ensemble.

Mme Liliana Tanguy. En réponse à la dernière intervention de Jean-Pierre Pont, je voudrais insister sur le souhait des députés finistériens d'intégrer le réseau central. Nous considérons que ces ports, qui ont pu bénéficier d'investissements, ont besoin d'autres investissements de modernisation et d'interconnexion. C'est cette position que Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, a fait remonter auprès de la Commission européenne.

Mes amendements au projet de résolution concernent les fonds européens qui peuvent être mobilisés pour financer les investissements dans les ports afin qu'ils restent compétitifs face aux ports du nord de l'Europe. Le 1^{er} amendement est un simple amendement de précision des bases légales énumérées dans la proposition de résolution. Mon second amendement vise à soutenir la proposition de la Commission des transports du Parlement européen de demander à la Commission un soutien financier complémentaire au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Il s'agit de trouver des financements complémentaires pour compenser les effets négatifs d'une sortie sèche du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cet amendement préconise la création d'un fonds complémentaire à celui du MIE. Il se base sur une proposition du Parlement européen à la Commission, par le biais d'un rapport sur les corridors de l'eurodéputée Karima Delli. Cet amendement prévoit également que le reliquat de fonds du MIE existant puisse être fléché vers les ports, notamment les ports français. Il faut utiliser tous les fonds disponibles au niveau européen.

M. Jean Pierre Pont, rapporteur. Vous avez souhaité compléter les visas de notre résolution en faisant référence au projet de rapport de la Commission des transports du Parlement européen. Il ne semble pas opportun de privilégier ce

projet de rapport, alors qu'il n'a pas encore été adopté formellement et que d'autres travaux parlementaires européens ont été menés sur ce sujet. Je vous demanderai donc de bien vouloir le retirer.

Mme Liliana Tanguy. Je comprends votre position et accepte de retirer mon amendement, mais compte tenu de la qualité de ce travail, je suggère que votre rapport y fasse explicitement référence.

L'amendement n° 1 est retiré.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Concernant votre second amendement qui vise à préciser notre résolution en détaillant les outils financiers complémentaires à mobiliser pour soutenir les ports affectés par le Brexit, nous estimons que notre formulation est préférable. Au point 4 de notre texte nous estimons indispensable que l'Union européenne « *apporte rapidement un soutien adapté aux ports affectés par le rétablissement d'une frontière extérieure entre le Royaume Uni et l'Union* ». Mieux vaut s'en tenir à cette expression globale plutôt que de lister les mécanismes financiers européens qui pourraient apporter un soutien financier aux ports et aux entreprises de transport en difficulté. Cette demande « d'un soutien adapté » englobe les fonds que vous avez cités dans votre amendement et évite d'en exclure d'autres qui pourraient être mis en œuvre, selon les résultats des ultimes négociations en cours entre les autorités européennes et le Royaume Uni. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement que nous estimons satisfait par notre rédaction.

Mme Liliana Tanguy. Je voudrais expliquer l'origine de cet amendement. De nombreux élus bretons ont pris conscience de la sous-utilisation des fonds européens existants et tout particulièrement des crédits prévus pour le mécanisme d'interconnexion européen (MIE) pour la période 2019-2020. Il me paraît important d'insister sur ce point, ces crédits existent et il serait dommage de ne pas les utiliser pour adapter les ports français à ce nouvel environnement, alors que d'autres mécanismes de soutien financier sont conditionnés à la réussite de négociations complexes. Je comprends toutefois très bien vos arguments et accepte de retirer mon amendement

L'amendement n° 2 est retiré

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Je vous remercie d'avoir retiré votre amendement et je tiens à préciser que dans notre rapport, comme dans notre intervention, nous avons insisté sur l'importance de l'accompagnement financier pour soutenir les ports français. Je suggère d'ailleurs que nous prenions une position politique dans notre communiqué de presse en demandant au Gouvernement d'appuyer une réorientation dans l'utilisation des fonds disponibles du MIE pour les affecter en priorité aux ports affectés par le Brexit.

À l'issue de ce débat, la commission a *autorisé* la publication du rapport.

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES
5 décembre 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE RELATIVE AUX CORRIDORS MARITIMES

AMENDEMENT

N° 1

présenté par
Mme Liliana Tanguy

ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 4, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Vu le projet de rapport sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union (COM[2018] 568), »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet du présent amendement est de compléter les références aux bases légales énumérées par le projet de résolution par la mention du projet de rapport de la Commission des transports du Parlement européen (COM[2018] 568).

Cet amendement est retiré par l'auteur.

COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

5 décembre 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE RELATIVE AUX CORRIDORS MARITIMES

AMENDEMENT

N° 2

présenté par
Mme Liliana Tanguy

ARTICLE UNIQUE

Après l'alinéa 13, insérer trois nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« 5. Soutient la proposition de la Commission des transports du Parlement européen de demander à la Commission européenne :

- la création d'un soutien financier complémentaire au mécanisme d'interconnexion européen, sous la forme d'un fonds d'urgence d'adaptation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne ;
- la mobilisation des fonds restants du mécanisme d'interconnexion européen pour la période 2019-2020 pour l'adaptation des ports du réseau central aux nouveaux flux entre l'Irlande et l'Union à 27, ainsi qu'aux contraintes nouvelles accompagnant le trafic transmanche. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objet de cet amendement est d'anticiper et de compenser les effets négatifs d'une sortie sèche du Royaume-Uni de l'Union européenne dans le domaine des transports.

Le premier moyen permettant une telle anticipation serait de demander à la Commission européenne, par la création d'un fonds d'urgence d'adaptation, de soutenir les efforts d'investissement qui devront être réalisés par les acteurs des transports et les collectivités locales pour la création de nouvelles voies de fret maritime et la facilitation du passage des frontières pour les marchandises et les personnes entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Le second moyen concernerait une modification de l'usage des fonds du mécanisme d'interconnexion européen existants pour que les prochains appels à projets soient fléchés

vers les ports transfrontaliers. Cette modification permettrait d'assurer une partie du financement des équipements dont auront besoin les ports du littoral français pour maintenir leur activité transmanche et développer leur attractivité.

Cet amendement est retiré par l'auteur.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE ADOPTÉE PAR LA COMMISSION

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et abrogeant la décision n° 661/2010/UE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (COM[2018] 438),

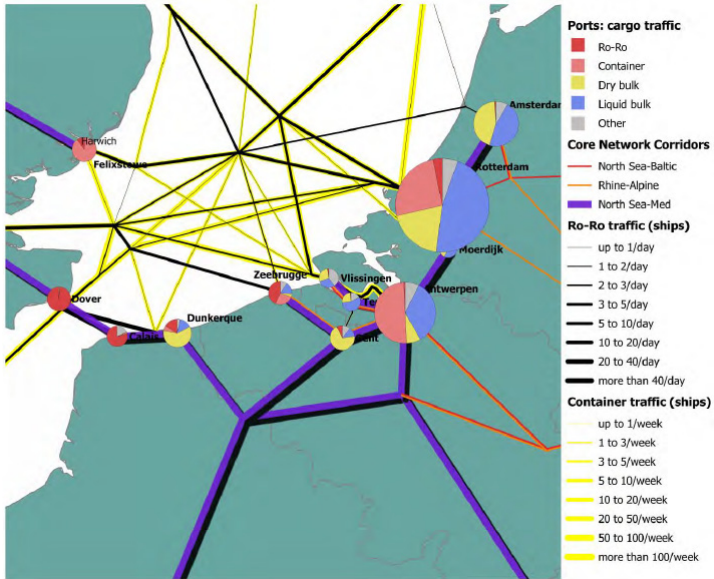
Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union, (COM[2018] 568),

Considérant le caractère stratégique du réseau transeuropéen de transport pour favoriser la compétitivité et la cohésion des États membres ;

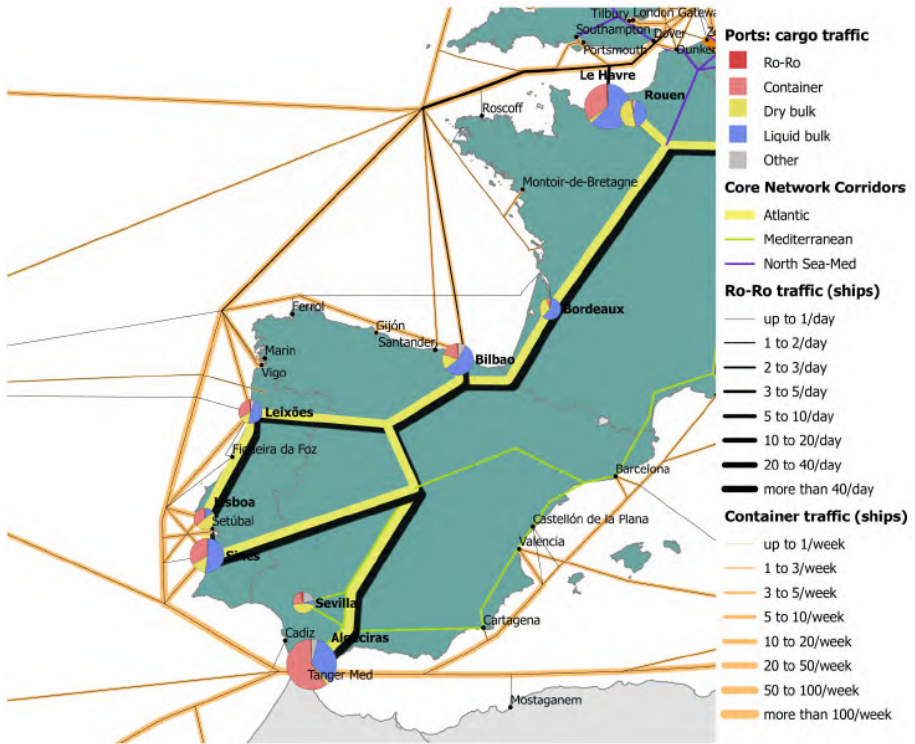
Considérant l'impact du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et ses conséquences sur, d'une part, la connectivité directe de l'Irlande avec la partie continentale de l'Union européenne et, d'autre part, les infrastructures de transport, notamment portuaires, situées sur la future frontière extérieure de l'Union découlant de ce retrait ;

Considérant que la consultation de la Commission européenne prévoyait, en cas de retrait non ordonné du Royaume-Uni le 29 mars 2019, l'ajout de nouvelles liaisons entre les ports de Dublin et Cork et les ports continentaux du corridor « mer du Nord - Méditerranée » et que la Commission, sans tenir compte des réponses des acteurs français du secteur, des flux réels entre l'Irlande et l'Union ainsi que des temps de traversée respectifs, a d'emblée exclu les ports français ;

1. S'oppose fermement à l'adoption, dans ses termes initiaux, de la proposition de la Commission européenne modifiant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période comprise entre le 30 mars 2019 et le 31 décembre 2020 ;
2. Considère que le maintien de la pleine intégration de l'Irlande au sein du marché unique impose de recourir à la voie maritime avec :
 - un réalignement du corridor Mer du Nord - Méditerranée incluant non seulement les deux ports français du réseau central du RTE-T qui en font déjà partie, soit Calais et Dunkerque, mais aussi le port du Havre,
 - un réalignement du corridor Atlantique, en y intégrant les ports centraux irlandais pertinents avec une liaison de et vers l'axe Seine-Le Havre ;
3. Appelle, pour les ports bretons et normands du réseau global du RTE-T, à inscrire dans les priorités du mécanisme pour l'interconnexion en Europe le soutien à l'amélioration des contrôles des flux de marchandises et de personnes ; estime impératif d'avancer le calendrier de révision du règlement de 2013 pour le développement du réseau transeuropéen de transport, afin de permettre si nécessaire leur inscription dans le réseau central, voire leur intégration dans un corridor ;
4. Juge indispensable que l'Union européenne apporte rapidement un soutien adapté aux ports affectés par le rétablissement d'une frontière extérieure entre le Royaume-Uni et l'Union à 27, afin de maintenir des flux de personnes et de marchandises les plus fluides possibles.



Corridor Atlantique



Source : Plan de mise en œuvre détaillé des Autoroutes de la Mer, Brian Simpson, Coordinateur européen pour les Autoroutes de la mer, 2015.