Parlement européen
2014-2019

Document de séance

A8-0009/2019

11.1.2019

***I
RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union
(COM(2018)0568 – C8-0385/2018 – 2018/0299(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Karima Delli

Légende des signes utilisés

*	Procédure de consultation
***	Procédure d'approbation
***I	Procédure législative ordinaire (première lecture)
***II	Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
***III	Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ▌ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.
Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 5

EXPOSÉ DES MOTIFS 18

AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....19

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND 26

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND ..27

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union (COM(2018)0568 – C8-0385/2018 – 2018/0299(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018)0568),

– vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0385/2018),

– vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

– vu l'avis motivé soumis par le Parlement espagnol, dans le cadre du protocole n 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité,

– vu l'avis du Comité économique et social européen du 17 octobre 2018[1],

– après consultation du Comité des régions,

– vu l'article 59 de son règlement intérieur,

– vu le rapport de la commission du transport et du tourisme et l'avis de la commission du développement régional (A8-0009/2019),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du	(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du

[1] Non encore paru au Journal officiel.

Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.	Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie***, afin d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur de l'Union***.
[8] Règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).	[8] Règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

Amendement 2

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.	(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets ***transfrontaliers et*** d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.

Amendement 3

Proposition de règlement
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) Afin de tenir compte des circonstances exceptionnelles suite au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, il est nécessaire de prévoir la connectivité de l'Irlande à l'Europe continentale par la modification du tracé et de la composition des corridors RTE-T en vue d'y intégrer des liaisons maritimes entres les ports irlandais et continentaux du réseau central et du réseau global.

Amendement 4

Proposition de règlement
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Afin de tenir compte des circonstances exceptionnelles que présente le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, le présent règlement établit la possibilité d'intégrer dans un corridor du réseau central, des ports du réseau global.

Amendement 5

Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) Compte tenu du caractère insulaire de l'Irlande, les liaisons maritimes représentent un moyen pour garantir sa connectivité directe avec l'Europe continentale.

Amendement 6

Proposition de règlement
Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 ter) Eu égard au retrait du Royaume-Uni de l'Union, les parties du réseau central Atlantique relatives à l'île d'Irlande devront être mises à jour;

Amendement 7

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor ***du réseau central*** mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais ***appartenant au réseau central*** et les ports de Belgique et des Pays-Bas appartenant au réseau central.	(6) Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord —Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, ***il est essentiel de créer des liaisons directes avec les territoires et les ports les plus proches géographiquement de l'Irlande situés sur*** le corridor ***existant. Le corridor*** mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais et les ports de Belgique***, de France*** et des Pays-Bas appartenant au réseau central ***ou global***. ***Par ailleurs, une liaison entre le corridor mer du Nord – Méditerranée et le corridor Atlantique via Le Havre devrait assurer une meilleure connectivité et intégration du marché intérieur.***

Amendement 8

Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) La consultation publique ouverte à la suite de la publication de la proposition de la Commission a permis de recueillir

les contributions des parties prenantes qui demandent, à la quasi-unanimité, une meilleure prise en compte des futures connexions maritimes entre l'Irlande et le continent.

Amendement 9

Proposition de règlement
Considérant 6 ter (new)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 ter) Dans la cadre d'une Europe à 27, où la France, la Belgique et les Pays-Bas deviennent les pays de l'Union les plus proches géographiquement de l'Irlande, le corridor Atlantique devrait être réaligné afin de connecter l'Irlande au corridor atlantique et de prendre en compte les flux existants et futurs.

Amendement 10

Proposition de règlement
Considérant 6 quater (new)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 quater) Prenant acte du retrait du Royaume-Uni et afin d'assurer au maximum la continuité du marché commun et la fluidité des flux de marchandises, et de consolider les secteurs des transports et les territoires les plus susceptibles d'être impactés par un retrait du Royaume-Uni, la Commission et les États membres devraient effectuer une révision anticipée du règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil, initialement prévue au plus tard en 2023, [1 bis] afin d'adapter les cartes des réseaux à la modification des flux de marchandises consécutive à la sortie du Royaume-Uni de l'Union.

[1 bis] Règlement (UE) nº 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 et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Amendement 11

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est vital de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée.	(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est vital de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée ***et au corridor Atlantique***. ***En outre, il conviendrait de prévoir, dans les programmes de travail du volet transport du mécanisme de connexion en Europe, des appels à propositions visant à financer le développement des infrastructures de transport, qu'elles soient nouvelles ou existantes, pour assurer les liaisons maritimes entre les ports irlandais et continentaux du réseau central et du réseau global ainsi que leur adaptation en cas de rétablissement d'une frontière extérieure avec le Royaume-Uni.***

Amendement 12

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures et dans un souci de clarté et de sécurité	(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures**,** dans un souci de clarté et de sécurité

juridiques en matière de planification des infrastructures, il est vital de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée.	juridiques en matière de planification des infrastructures ***et dans le but de garantir que la politique des transports poursuive la facilitation des dispositions de l'accord mentionné ci-après conformément aux politiques de l'Union européenne***, il est vital de garantir que l'Irlande ***et l'Irlande du Nord (conformément à l'accord du Vendredi Saint/de Belfast de 1998)*** soient connectées aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée. ***Cela n'entame en rien l'examen auquel il sera procédé de la position appropriée de la République d'Irlande au sein du corridor du réseau central ni l'examen de cette position et des liens futurs avec les ports ne faisant pas partie à l'heure actuelle du réseau central, et ce afin d'améliorer la connectivité entre la République d'Irlande et le reste de l'Union pour l'intégrer aux instruments ultérieurs relevant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.***

Amendement 13

Proposition de règlement
Considérant 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 ter) Compte tenu de la nécessaire adaptation du secteur des transports et des territoires les plus impactés par le retrait du Royaume-Uni, la Commission pourrait créer un fonds d'adaptation pour compenser les impacts négatifs d'un retrait sans accord dans le secteur des transports et sur les territoires, en soutenant les efforts financiers qui devront être réalisés par le secteur des transports et les territoires, pour s'adapter aux nouvelles connectivités d'une Union à 27 et pour faciliter le passage des frontières pour les marchandises et les personnes entre l'Union et le Royaume-

Uni.

Amendement 14

Proposition de règlement
Considérant 7 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 quater) Compte tenu du retrait du Royaume-Uni, il est essentiel de développer les infrastructures adéquates - qu'elles soient nouvelles ou existantes - pour maintenir les flux commerciaux reliant l'Irlande et l'Europe continentale, précédemment assurés par le "pont terrestre" britannique.

Amendement 15

Proposition de règlement
Considérant 7 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 quinquies) Pour accompagner la création de nouvelles infrastructures de transport ainsi que la modernisation des infrastructures existantes, il est donc essentiel d'inscrire de nouveaux nœuds et chaînons sur le réseau central, en particulier pour les liaisons maritimes.

Amendement 16

Proposition de règlement
Considérant 7 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 sexies) En outre, si le réseau central constitue la colonne vertébrale comprenant les parties du réseau qui revêtent la plus grande importance stratégique pour l'Union, il est également nécessaire d'inclure de nouveaux nœuds

et chainons, en particulier portuaires, sur le réseau global afin d'assurer la connectivité de toutes les régions de l'Union.

Amendement 17

Proposition de règlement
Considérant 7 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(7 septies) Avec le retrait du Royaume-Uni, plusieurs nœuds portuaires actuellement sur le réseau global, notamment des ports français tels que Brest - Roscoff - Cherbourg - Boulogne, devront répondre à une intensité accrue des flux commerciaux, et devraient à ce titre bénéficier d'une aide et d'un soutien renforcés.

Amendement 18

Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe -1 (nouveau)
Règlement (UE) nº 1316/2013
Article 7 – paragraphe 2 – point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 7, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:
	«l bis) les actions nécessaires à l'adaptation des infrastructures de transport à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union, y compris l'adaptation des équipements de contrôles des marchandises et des voyageurs.»

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN)

Justification

Au vu de l'urgence d'adapter le secteur des transports, et plus particulièrement les

infrastructures, dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union, les «re-flow calls» 2019 et 2020 du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) devraient être fléchés pour répondre à ce besoin et les programmes de travails 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 19

Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe -1 bis (nouveau)
Règlement (UE) nº 1316/2013
Article 17 – paragraphe 2

Texte en vigueur	*Amendement*
	À l'article 17, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :
2. La Commission révise les programmes de travail ***pluriannuels*** au moins à mi-parcours. Si nécessaire, elle révise les programmes de travail pluriannuels par la voie d'un acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.	«2. La Commission révise les programmes de travail ***pluriannuels*** au moins à mi-parcours***. Dans le secteur des transports, elle révise le programme de travail pluriannuel afin de l'adapter au retrait du Royaume-Uni de l'Union***. Si nécessaire, elle révise les programmes de travail pluriannuels par la voie d'un acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.*»*

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN)

Justification

Au vu de l'urgence d'adapter le secteur des transports, et plus particulièrement les infrastructures, dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union, les «re-flow calls» 2019 et 2020 du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) devraient être fléchés pour répondre à ce besoin et les programmes de travails 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 20

Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe -1 ter (nouveau)
Règlement (UE) nº 1316/2013
Article 17 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	À l'article 17, le paragraphe suivant est inséré:
	«***5 bis. Dans le secteur des transports, la priorité est donnée dans le dernier programme de travail annuel aux actions définies à l'article 7 paragraphe 2, point m.»***

(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN)

Justification

Au vue de l'urgence d'adapter le secteur des transports, et plus particulièrement les infrastructures, dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union, les « re-flow calls » 2019 et 2020 du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) devraient être fléchés pour répondre à ce besoin et les programmes de travails 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 21

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
L'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.	L'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013 est modifiée conformément à l'annexe ***I*** du présent règlement.

Amendement 22

Proposition de règlement
Article 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article premier ter
	Fonds d'urgence d'adaptation au retrait du Royaume-Uni de l'Union
	La Commission crée un soutien financier complémentaire au MIE, sous la forme d'un fonds d'urgence d'adaptation au

	retrait du Royaume-Uni de l'Union. L'objectif de ce Fonds est de compenser les effets négatifs du retrait du Royaume-Uni, en aidant les acteurs des transports et les collectivités locales à anticiper la création de nouvelles voies de fret maritime et à faciliter le passage des frontières pour les marchandises et les personnes entre l'Union et le Royaume-Uni.

Amendement 23

Proposition de règlement
Annexe – paragraphe 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) nº 1316/2013
Annexe I – partie I – point 2 – partie 'Atlantique' – ligne 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Sous réserve d'une modification conforme du règlement (UE) nº 1315/2013, et de son annexe I "CARTES DU RÉSEAU GLOBAL ET DU RÉSEAU CENTRAL"
	Dans la partie I de l'annexe, point 2 (« Corridors du réseau central »), dans la section « Atlantique », après la ligne « Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg », les lignes suivantes sont insérées:
	Shannon Foynes - Dublin – Rosselare – Waterford - Cork – Brest – Roscoff – Saint Malo - Cherbourg – Boulogne - Caen - Le Havre – Rouen – Paris
	Dublin/Cork – Brest – Roscoff – Saint-Nazaire – Nantes - Tours

Amendement 24

Proposition de règlement
Annexe – paragraphe 1

Règlement (UE) nº 1316/2013
Annexe I – partie I – point 2 – section 'Mer du Nord – Méditerranée' – ligne 1 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – ***Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam.***	Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – ***Le Havre/Calais/Dunkerque – Zeebrugge/Terneuzen – Gent - Antwerpen/Rotterdam***

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le retrait d'un État membre de l'Union, en l'occurrence le Royaume-Uni, est une situation inédite à laquelle l'Union européenne doit se préparer dans l'intérêt de ses citoyens, du marché commun et du maintien des bonnes relations économiques et commerciales avec ce même pays, qu'un accord de retrait soit trouvé ou non.

2. Dans le cas où aucun accord ne saurait être trouvé entre l'UE27 et le Royaume-Uni, il a été montré par la Commission transports et tourisme du Parlement européen:

* que ce «no-deal» serait un facteur aggravant à la fois pour le Royaume-Uni et l'Union européenne et dont les impacts seraient exacerbés pour le secteur des transports, menaçant les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transports, les secteurs économiques qui en dépendent et les emplois qui y sont aujourd'hui induits ;

** que les deux pays qui partagent avec le Royaume-Uni une frontière terrestre, l'Irlande et la France (par l'intermédiaire du tunnel sous la Manche), pour lesquels se poserait la question du rétablissement d'une frontière extérieure commune, devraient trouver des solutions concrètes pour conserver un haut niveau de connectivité de leurs citoyens et de fluidité des échanges commerciaux entre ces pays ;

*** que certains territoires, ceux-là même qui sont situés le plus à proximité du Royaume-Uni ou qui se sont spécialisés dans l'exploitation du trafic transmanche, seraient les plus impactés par les effets d'un «no-deal».

3. Dans cette perspective, il est attendu que plusieurs actions soient prises par la Commission européenne par anticipation et au moyen d'une adaptation du règlement MIE aux effets d'un no-deal. Ces actions doivent porter prioritairement sur:

* la reconnexion de l'Irlande au corridor Mer du Nord - Méditerranée par de nouvelles voies de fret maritime, qui incluent tous les ports du réseau central du corridor;

** l'introduction de l'Irlande au corridor Atlantique et l'intégration le cas échéant de nouveaux ports français au réseau central en tenant compte des flux existants;

*** la mobilisation des fonds restants du MIE pour la période 2019-2020 pour l'adaptation des ports du réseau central aux nouveaux flux entre l'Irlande et l'UE27, ainsi qu'aux contraintes nouvelles accompagnant le trafic transmanche.

4. Si ces mesures constituent les premières bases, les plus urgentes, d'un soutien de l'Union européenne aux secteurs des transports et du tourisme, il ne faut pas oublier les conséquences plus profondes et à plus long terme de la sortie du Royaume-Uni, qui vont toucher l'ensemble des territoires qui ont, pendant les 45 années d'intégration du Royaume-Uni au marché commun, tissé des liens étroits et essentiels à leur vitalité socio-économique. C'est pourquoi il convient aussi de déployer de nouvelles mesures de financement, pour aider l'ensemble des acteurs des transports et des territoires à s'adapter aux conséquences négatives du Brexit.

20.12.2018

AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union (COM(2018)0568 – C8-0385/2018 – 2018/0299(COD))

Rapporteur pour avis: John Howarth

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La présente proposition de la Commission porte sur les circonstances particulières qui entourent le retrait prévu du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Dans le cas où le Royaume-Uni quittera l'Union dans le cadre d'un accord de retrait qui prévoit de maintenir l'acquis communautaire pendant une période de transition jusqu'au 31 décembre 2020, le corridor mer du Nord – Méditerranée pourra dès lors continuer à traverser le Royaume-Uni, comme il le fait actuellement. Le 1er janvier 2021, il est prévu que la nouvelle législation relative au mécanisme pour l'interconnexion en Europe entre en vigueur, assortie des ajustements adaptés au réseau RTE-T.

Toutefois, dans le cas où le Royaume-Uni quittera l'Union le 29 mars 2019, comme prévu à l'heure actuelle, sans qu'aucun accord n'ait été conclu, le réseau RTE-T du corridor mer du Nord – Méditerranée pourra vraisemblablement être interrompu entre les ports de la Manche/de la mer du Nord et ceux de la République d'Irlande. De même, dans ce contexte, le corridor RTE-T pourrait s'arrêter à la frontière entre le Royaume-Uni et la République d'Irlande et ne pas intégrer le port de Belfast.

La proposition de la Commission apporte une solution à l'éventuelle anomalie législative qui pourrait survenir et soutient la désignation des ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, au sein du réseau RTE-T du corridor mer du Nord – Méditerranée, comme liaisons avec les ports de la République d'Irlande, en relevant que cette désignation s'appuie sur des volumes de trafic existants entre les divers sites. Les ports de Dunkerque et de Calais situés sur la Manche resteront des ports désignés sur le corridor, en l'occurrence des ports d'entrée et de sortie de l'Union européenne.

Cette désignation technique n'aura aucune incidence significative sur la situation des ports et les volumes de trafic n'en seront aucunement affectés. Cependant, il convient de noter que le réseau pourrait probablement être interrompu, comme indiqué dans une série d'études, au niveau des ports situés sur la Manche, en particulier du fait de l'imposition de contrôles douaniers, dans le cas où le Royaume-Uni quitterait l'Union sans qu'aucun accord n'ait été conclu ou dans le cas où, ultérieurement, il mettrait un terme aux arrangements douaniers qui le lient à l'Union.

Le port du Havre ne fait pas partie à l'heure actuelle du corridor RTE-T qui relie la République d'Irlande et d'autres ports du nord-ouest de la France ne répondent pas actuellement aux critères du réseau RTE-T. Le réexamen des liens de l'Irlande avec le réseau RTE-T du corridor mer du Nord – Méditerranée ne constitue que l'un des aspects de la nouvelle situation en matière de transports à laquelle l'Irlande sera confrontée et, dans ce contexte, il est également jugé pertinent d'examiner les liens avec le corridor Atlantique qui propose des liaisons plus directes entre l'Irlande et les autres États membres, y compris la désignation de ports en France et en Irlande même, ainsi que les ports désignés en Belgique et aux Pays-Bas. Dans le cadre de la révision de la législation relative au mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans la perspective du CFP 2021 –2027 et dans le souci d'améliorer les liaisons directes entre l'Irlande et le reste de l'Union, il convient d'examiner en urgence les liens entre la République d'Irlande et les corridors relevant du réseau transeuropéen de transport et, partant, ses liens éventuels avec les ports.

Conformément au rapport de la commission du développement régional sur le rôle de la politique de cohésion de l'Union en Irlande du Nord, il apparaît opportun de souligner l'importance de la poursuite de l'activité économique et de la circulation des personnes entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord ainsi que du rôle des liaisons de transport renforcées, notamment le corridor RTE-T, dans le maintien des objectifs de l'accord de Belfast/du Vendredi Saint de 1998.

AMENDEMENTS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en	(2) Le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil[8] établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en

Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.	Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets ***transfrontaliers et*** d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.

Amendement 2

Proposition de règlement
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) Eu égard au retrait du Royaume-Uni de l'Union, les parties du réseau central Atlantique relatives à l'île d'Irlande devront être mises à jour;

Amendement 3

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et les ports de Belgique ***et*** des Pays-Bas appartenant au réseau central.	(6) Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, ***il est essentiel de créer des liaisons directes avec les territoires les plus proches de l'Irlande situés sur le corridor existant.*** Le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et les ports de Belgique***,*** des Pays-Bas ***et*** de la France appartenant au réseau central.

Amendement 4

Proposition de règlement

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Dans le cadre d'une Europe à 27, où la France devient l'État membre de l'Union le plus proche géographiquement de l'Irlande, le corridor Atlantique devrait être réaligné afin de connecter l'Irlande au corridor Atlantique.

Amendement 5

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est vital de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée.	(7) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures***,*** dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures ***et dans le but de garantir que la politique des transports poursuive la facilitation des dispositions de l'accord mentionné ci-après conformément aux politiques de l'Union européenne***, il est vital de garantir que l'Irlande ***et l'Irlande du Nord (conformément à l'accord du Vendredi Saint/de Belfast de 1998)*** soient connectées aux autres États membres participant au corridor mer du Nord — Méditerranée. ***Cela n'entame en rien l'examen auquel il sera procédé de la position appropriée de la République d'Irlande au sein du corridor du réseau central ni l'examen de cette position et des liens futurs avec les ports ne faisant pas partie à l'heure actuelle du réseau central, et ce afin d'améliorer la connectivité entre la République d'Irlande et le reste de l'Union pour l'intégrer aux instruments ultérieurs relevant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.***

Amendement 6

Proposition de règlement
Annexe I – alinéa 1
Règlement (UE) n° 1316/2013
Annexe I – point 2 – section Mer du Nord - Méditerranée – ligne 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam».	«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – ***Le Havre/Calais/Dunkerque –*** Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam».

Amendement 7

Proposition de règlement
Annexe I – alinéa 1 bis (nouveau)
Règlement (UE) n° 1316/2013
Annexe I – point 2 – section Atlantique

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans la partie I de l'annexe I, point 2 («Corridors du réseau central»), dans la section «Atlantique», après la ligne «Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg », les lignes suivantes sont insérées:
	«Shannon Foynes - Dublin – Rosselare – Waterford - Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen - Le Havre – Rouen - Paris»
	«Dublin – Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours»

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union
Références	COM(2018)0568 – C8-0385/2018 – 2018/0299(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 10.9.2018
Avis émis par Date de l'annonce en séance	REGI 10.9.2018
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	John Howarth 9.10.2018
Examen en commission	22.11.2018
Date de l'adoption	13.12.2018
Résultat du vote final	+: 26 –: 0 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Pascal Arimont, Victor Boştinaru, Rosa D'Amato, Aleksander Gabelic, Iratxe García Pérez, Ivan Jakovčić, Marc Joulaud, Sławomir Kłosowski, Constanze Krehl, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Terry Reintke, Liliana Rodrigues, Fernando Ruas, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
Suppléants présents au moment du vote final	Ivana Maletić, Damiano Zoffoli
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Jude Kirton-Darling, Emmanuel Maurel

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

26	+
ALDE	Ivan Jakovčić, Iskra Mihaylova, Matthijs van Miltenburg
ECR	Sławomir Kłosowski, Mirosław Piotrowski, Ruža Tomašić
EFDD	Rosa D'Amato
GUE/NGL	Emmanuel Maurel
PPE	Pascal Arimont, Marc Joulaud, Ivana Maletić, Lambert van Nistelrooij, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Fernando Ruas, Ramón Luis Valcárcel Siso
S&D	Victor Boştinaru, Aleksander Gabelic, Iratxe García Pérez, Jude Kirton-Darling, Constanze Krehl, Louis-Joseph Manscour, Liliana Rodrigues, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Terry Reintke, Monika Vana

0	-

1	0
GUE/NGL	Younous Omarjee

Légende des signes utilisés:
+ : pour
- : contre
0 : abstention

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

Titre	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union		
Références	COM(2018)0568 – C8-0385/2018 – 2018/0299(COD)		
Date de la présentation au PE	1.8.2018		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 10.9.2018		
Commissions saisies pour avis Date de l'annonce en séance	BUDG 10.9.2018	ITRE 10.9.2018	REGI 10.9.2018
Avis non émis Date de la décision	BUDG 29.8.2018	ITRE 24.9.2018	
Rapporteurs Date de la nomination	Karima Delli 23.10.2018		
Examen en commission	3.12.2018	10.1.2019	
Date de l'adoption	10.1.2019		
Résultat du vote final	+: –: 0:	45 0 2	
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Roberts Zīle, Kosma Złotowski		
Suppléants présents au moment du vote final	Rosa D'Amato, Michael Gahler, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Evžen Tošenovský		
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Pascal Durand, Csaba Sógor, Sergei Stanishev, Mylène Troszczynski		
Date du dépôt	11.1.2019		

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Rosa D'Amato
ENF	Georg Mayer, Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Csaba Sógor, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Sergei Stanishev, Marc Tarabella, Marita Ulvskog,
VERTS/ALE	Michael Cramer, Pascal Durand, Keith Taylor

0	-

2	0
ECR	Jacqueline Foster, Peter Lundgren

Légende des signes utilisés:
+ : pour
- : contre
0 : abstention