



2018/01299(COD)

13.11.2018

*****I**

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) 0568 – C8-0385/2018 – 2018/01299(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteuse: 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.....	13

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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) 0568 – C8-0385/2018 – 2018/01299(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 du Comité économique et social européen,
 - vu l'avis 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 (A8-0000/2018),
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 6

Texte proposé par la Commission

(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

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, ***il est essentiel de créer des liaisons directes***

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.

avec les territoires les plus proches de l'Irlande situés sur le corridor existant et d'offrir des alternatives au «landbridge» pour les marchandises en provenance d'Irlande. 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. *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.*

Or. fr

Amendement 2

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. Dans le cadre d'une Europe à 27, où la France devient le pays de l'Union le plus proche 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.

Or. fr

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) 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 accélérer la procédure de modification du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ^{1 bis} afin d'adapter les cartes des réseaux à la modification des flux de marchandises consécutives à la sortie du Royaume-Uni de l'Union.

^{1 bis} 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 et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Or. fr

Amendement 4

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

(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.

Nord — Méditerranée. *En outre, les investissements futurs dans les infrastructures devraient inclure les actions nécessaires à l'adaptation des infrastructures de transport et au maintien de la connectivité des citoyens de l'Union et de la fluidité des échanges de marchandises entre l'Union à 27 et le Royaume-Uni dans le cas du rétablissement d'une frontière extérieure entre eux.*

Or. fr

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) 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.

Or. fr

Amendement 6

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À l'article 7, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«1 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.»

Or. fr

(<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 travaux 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 7

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe -1 bis (nouveau)

Règlement (UE) n° 1316/2013

Article 17 – paragraphe 2

Texte en vigueur

Amendement

2. La Commission révisé les programmes de travail **pluriannuels** au moins à mi-parcours. Si nécessaire, elle révisé 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.

À l'article 17, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

«2. La Commission révisé les programmes de travail **pluriannuels** au moins à mi-parcours. **Dans le secteur des transports, elle révisé le programme de travail pluriannuel afin de l'adapter au retrait du Royaume-Uni de l'Union.** Si nécessaire, elle révisé 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.»

Or. fr

(<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 travaux 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 8

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe -1 ter (nouveau)

Règlement (UE) n° 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.»

Or. fr

(<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 travaux 2019 et 2020 du MIE adaptés dans ce sens.

Amendement 9

Proposition de règlement Article 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article premier bis

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.

Or. fr

Amendement 10

Proposition de règlement Annexe – paragraphe -1 (nouveau) Règlement (UE) n° 1316/2013 Annexe I – point 2 – partie «Atlantique» – ligne 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1 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», la ligne suivante est insérée :

Shannon Foynes - Dublin – Rosselare – Waterford - Cork – Brest – Roscoff –

Amendement 11

Proposition de règlement

Annexe – paragraphe 1

Règlement (UE) n° 1316/2013

Annexe I – point 2 – partie «Mer du Nord – Méditerranée» – ligne 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork
– Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam.

Amendement

Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork –
Le Havre/Calais/Dunkerque -
Zeebrugge/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.