

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

2014-2020: retrait du Royaume-Uni de l'Union

2018/0299(COD) - 11/01/2019 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Karima DELLI (Verts/ALE, FR) 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.

Le Royaume-Uni ayant notifié son intention de se retirer de l'Union, la législation de l'Union devrait en principe cesser de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019. Si aucune disposition transitoire n'est prévue dans un accord de retrait, le Royaume-Uni ne sera plus membre du corridor mer du Nord - Méditerranée à partir de la date de retrait.

La Commission européenne propose dès lors de revoir le tracé du corridor mer du Nord - Méditerranée afin d'éviter qu'il ne soit scindé en deux parties distinctes, ce qui aurait pour effet de couper l'Irlande de la partie continentale de l'UE.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Assurer la connectivité de l'Irlande à l'Europe continentale

Afin de tenir compte des circonstances exceptionnelles suite au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, les députés ont souligné la nécessité 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 entre les ports irlandais et continentaux du réseau central et du réseau global.

Corridor mer du Nord-Méditerranée

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, les députés estiment essentiel de créer des liaisons directes avec les territoires et les ports les plus proches géographiquement de l'Irlande situés sur le corridor existant. Ils jugent par ailleurs 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.

Les députés suggèrent que le règlement proposé, en modifiant l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013, adapte le tracé des tronçons du corridor mer du Nord - Méditerranée en ajoutant de nouvelles liaisons maritimes entre, d'une part, Dublin et Cork, ports irlandais du réseau central, et, d'autre part, les ports du corridor mer du Nord - Méditerranée situés en France, en Belgique et aux Pays-Bas (Le Havre/Calais /Dunkerque - Zeebrugge/Terneuzen - Gent - Anvers/Rotterdam).

Corridor Atlantique

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, les députés estiment que corridor Atlantique devrait être

réaligné afin de connecter l'Irlande au corridor atlantique et de prendre en compte les flux existants et futurs. Ils proposent dès lors 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 Commission et les États membres devraient effectuer une révision anticipée du règlement (UE) n° 1315 /2013 du Parlement européen et du Conseil, initialement prévue au plus tard en 2023, afin d'adapter les cartes des réseaux à la modification des flux de marchandises consécutive à la sortie du Royaume-Uni de l'Union.

Adaptation des infrastructures

Les députés ont proposé que les fonds restants du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2019-2020 soient mobilisés 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.

Selon les députés, il conviendrait de prévoir, dans les programmes de travail du volet transport du MIE, 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.

Fonds d'urgence

La Commission devrait créer un soutien financier complémentaire au MIE, sous la forme d'un fonds d'urgence d'adaptation au retrait du Royaume-Uni de l'Union. Ce fonds viserait à 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.