



Brussels, 1 February 2019
(OR. en, fr)

5978/19

Interinstitutional File:
2018/0299(COD)

TRANS 71
FIN 93
CADREFIN 59
POLGEN 19
REGIO 21
ENER 53
TELECOM 42
COMPET 95
MI 91
ECO 15
CODEC 269
PREP-BXT 39
INST 24
PARLNAT 18

COVER NOTE

From: French Senate
date of receipt: 30 January 2019
To: General Secretariat of the Council
Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) No 1316/2013 with regard to the withdrawal of the United Kingdom from the Union
[doc. 11531/18 - COM(2018) 568 final]
– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion.

¹ The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20180568.do>



Paris, le 29 novembre 2018

AVIS POLITIQUE

sur l'adaptation des corridors de transports dans l'Union européenne dans le cadre du Brexit

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 final,

Vu le règlement (CE) 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,

Vu le règlement (CE) 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,

Considérant que la proposition du règlement COM(2018) 568, publiée le 1^{er} août 2018, tend à introduire, dans le corridor « *Mer du Nord - Méditerranée* », une liaison maritime spécifique entre deux ports de la République d'Irlande faisant partie de ce corridor et Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, sans mentionner les ports de Calais, ni de Dunkerque,

La commission des affaires européennes du Sénat :

Approuve l'intention d'anticiper les éventuelles conséquences imputables à un retrait du Royaume-Uni en l'absence d'accord avec l'Union européenne ;

Estime indispensable à cette fin de prévoir, autant qu'il est possible de le faire, les effets spontanés d'un tel départ afin d'y remédier lorsque cela paraît nécessaire ;

Insiste sur l'absolue nécessité pour la Commission européenne de procéder à une consultation suffisante des parties prenantes – notamment des États membres directement concernés – avant d'élaborer une proposition ;

Rappelle que toute proposition normative doit être accompagnée, dès sa publication, d'une étude d'impact permettant d'apprécier la situation de départ, le dispositif proposé, ainsi que les résultats attendus ;

Regrette que la Commission européenne se soit abstenue d'étudier le seul effet qu'un retrait du Royaume-Uni pourrait avoir pour le fret maritime entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne, à savoir la réorientation vers d'autres voies des poids-lourds qui utilisent aujourd'hui la liaison maritime entre Dublin et Liverpool, afin de rejoindre la France à Calais ou Dunkerque *via* Douvres ;

Déplore que la consultation des parties prenantes n'ait duré que deux semaines, du 26 juin au 12 juillet 2018 ;

S'interroge sur l'absence de consultation des autorités françaises, qui ont manifestement découvert le dispositif lorsqu'il a été publié le 1^{er} août 2018 ;

Souligne que les liaisons commerciales maritimes entre ports des États membres peuvent emprunter librement les itinéraires choisis par les opérateurs, si bien que même une éventuelle absence de liaison identifiée comme telle par l'Union européenne n'aurait provoqué aucun isolement de la République d'Irlande, même en cas de retrait britannique sans accord avec l'Union ;

En déduit que rien ne peut justifier l'urgence alléguée de présenter une proposition dont la durée d'application serait

nécessairement brève, alors que le dispositif du réseau transeuropéen de transport a une vocation de long terme ;

Observe en outre que la Commission européenne ayant invoqué une nécessité portant sur le tracé du corridor « *Mer du Nord - Méditerranée* », elle propose de modifier non le règlement (CE) n° 1315/2013 – qui définit les corridors du réseau central – mais le texte qui tend à accompagner lesdits tracés sur le plan des subventions budgétaires, sans justifier cette apparente confusion entre deux dispositifs, complémentaires mais distincts bien qu'ils aient été signés le même jour ;

Constate en outre, avec surprise, qu'un sujet relevant par excellence des « *autoroutes de la mer* » au sens du règlement (CE) n° 1316/2013 ait été traité par la Commission européenne comme s'il avait relevé exclusivement d'un corridor du réseau central ;

Observe que la modification proposée par la Commission européenne tend à modifier, au sein du règlement (CE) n° 1316/2013, la partie I de l'annexe I, dont l'objet consiste à établir la « *liste des projets présélectionnés dans le secteur des transports* » ;

S'interroge en conséquence sur le rapport entre le fait de modifier une liste établie en 2013 pour donner un premier élan au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'une part, la prise en compte d'un retrait du Royaume-Uni presque six ans après, d'autre part ;

Constate que la Commission européenne s'est abstenu de proposer une modification des réseaux central et global, bien qu'une part substantielle de chacun de ces réseaux se trouve sur le territoire du Royaume-Uni ;

Constate également qu'aucune modification n'a été proposée au tracé des autoroutes de la mer, bien que celles aboutissant à un port britannique ne puissent perdurer après le retrait du Royaume-Uni, avec ou sans accord accompagnant ce retrait ;

Pour l'ensemble de ces raisons, demande le retrait pur et simple de la proposition de règlement COM(2018) 568 final ;

Estime, d'autre part, impérieux que la Commission européenne élabore deux propositions de règlements tendant à modifier les cartes des réseaux de transport annexées aux règlements (CE)

n° 1315/2013 et (CE) n° 1316/2013 afin d'y supprimer les tracés de réseaux terrestres situés sur le territoire du Royaume-Uni, l'entrée en vigueur de ces deux propositions étant conditionnée par le seul retrait du Royaume-Uni, indépendamment de ses modalités ;

En cas de retrait britannique sans accord avec l'Union, estime en outre indispensable d'engager au plus vite une réflexion sur les flux commerciaux entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne, afin d'éclairer la révision des corridors et des autoroutes de la mer, dont le calendrier devra nécessairement être accéléré ;

Souligne la nécessité d'une harmonisation des contrôles qui seront opérés respectivement au Royaume-Uni et dans les États membres de l'Union européenne ;