



**VIOLETA BULC**

Membre de la Commission européenne

**16. 10. 2018**

Bruxelles,  
AC/Ares(2018)

Madame Agnès FIRMIN LE BODO  
Député de Seine-Maritime  
Conseiller départemental  
Assemblée nationale  
126, rue de l'Université  
75355 Paris cedex 07  
FRANCE

Madame la Députée,

Je vous remercie pour votre lettre du 20 Septembre 2018 co-signée par vingt-huit de vos collègues dans laquelle vous me présentez vos inquiétudes concernant la proposition de la Commission européenne du 1er août dernier, visant à adapter le tracé du corridor Mer du Nord – Méditerranée dans l'éventualité d'une sortie « sèche » du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Afin de rassurer l'ensemble des acteurs et de préciser les prochaines étapes lors desquelles les positions françaises pourront être défendues, je pense utile de vous transmettre quelques éléments d'information sur cette proposition de la Commission et de mieux expliquer comment elle s'articule à moyen / long terme avec la politique du réseau transeuropéen de transport.

L'objectif de la proposition de la Commission est d'assurer, à très court terme et dans la seule hypothèse d'une sortie sèche du Royaume Uni, la continuité de ce corridor entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union. En cas d'un « Brexit dur », le corridor serait en effet coupé en deux et n'aurait plus de continuité géographique. L'évolution des flux de transport dans une Union post-Brexit est à ce jour inconnue et dépendra très largement de la future relation entre le Royaume-Uni et l'Irlande. La Commission est tout à fait consciente qu'une fois ces conditions connues une nouvelle analyse sera nécessaire pour laquelle l'ensemble des paramètres et la situation des différents ports, inclus les ports français, devra être prise en compte. C'est pourquoi la Commission a choisi de procéder en trois temps :

1. Mesures immédiates pour garantir la continuité du Mer du Nord – Méditerranée (Horizon : hypothèse d'un Brexit dur – applicable jusqu'à la fin 2020)

Pour ce faire, la Commission propose uniquement de mettre en évidence des liaisons maritimes existantes dans le seul corridor incluant le Royaume-Uni et l'Irlande, c'est-à-dire sur le corridor Mer du Nord – Méditerranée, et ce, sans en modifier l'alignement. Les services maritimes réguliers existants relient les ports irlandais de Dublin et de Cork d'une part, et les ports néerlandais (Rotterdam) et belges (Zeebruges et Anvers) d'autre part. Cet ajustement se fait dans le Règlement sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2014-2020 qui est actuellement en vigueur.

Une telle adaptation n'entrerait en vigueur qu'en cas d'absence d'accord entre l'Union et le Royaume-Uni et ne resterait en vigueur que jusqu'à la fin de 2020. Il s'agit donc d'une mesure d'urgence au périmètre limité, dont le but est de faire face aux conséquences immédiates d'un Brexit dur.

Il ne s'agit donc aucunement, à ce stade, de modifier d'autres corridors ou de revoir la logique des réseaux global et central du réseau transeuropéen de transport. C'est pourquoi l'inclusion dans les différents corridors de nouveaux ports français (notamment les ports bretons et normands) n'est pas et ne peut pas être envisagée dans ce cadre.

2. Je souhaite vous informer de ce que la Commission a l'intention de lancer, début 2019, un appel à proposition qui inclura la possibilité de financer via le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe des travaux ou des études relatifs aux connections entre les ports maritimes du réseau global et l'interland et des travaux ou des études relatifs aux ports maritimes du réseau global eux-mêmes. Ajustements des corridors du réseau central dans le cadre du prochain budget européen (Horizon : 2021-2027)

Les négociations en cours pour le futur règlement MIE pour la période 2021 – 2027 pourraient déjà prendre en compte certaines conditions effectives du Brexit.

Dans le cadre de l'élaboration de sa proposition de révision, la Commission a largement consulté les Etats membres et les parties prenantes. La France a demandé un certain nombre d'ajustements, dont l'inclusion du port de Nantes/Saint-Nazaire dans le corridor Atlantique, qui a été retenue dans la proposition de la Commission (ainsi qu'un lien transfrontalier entre les ports de Marseille et de Gènes pour le corridor Méditerranée).

La France n'a pas fait de proposition d'ajustement qui serait spécifiquement liée au Brexit tant que l'on ignore quelles seront les modalités précises de la nouvelle relation entre l'UE et le Royaume-Uni, il est difficile de prévoir quels seront les nouveaux flux.

Les négociations sont en cours et d'autres ajustements pourraient avoir lieu, si agréées par le Conseil et le Parlement européen.

J'en profite aussi pour vous rappeler ici les grandes lignes de la proposition de la Commission pour le MIE2 (2021-2027) sur le transport:

- 42,3 milliards d'euros en tout pour le MIE, dont 30,6 milliards d'euros pour le transport
- 60% de l'enveloppe du MIE devra contribuer à des objectifs climatiques

- Sur les 30,6 Mds EUR pour le transport : 12,8 Mds EUR pour les investissements stratégiques en général ; 11,3 Mds EUR pour les Etats membres qui bénéficient d'un financement au titre du Fonds de cohésion ; 6,5 Mds EUR au titre de l'initiative européenne de défense.

### 3. Revue du réseau transeuropéen de transport (Horizon : au plus tard 2023)

Le règlement RTE-T devrait être revu au plus tard en 2023, ce qui pourra permettre une redéfinition du réseau global et du réseau central.

Aujourd'hui les ports bretons, ainsi que Cherbourg et Dieppe, font partie du réseau global, mais pas du réseau central (et ne peuvent donc pas être inclus en tant que tels dans les corridors). Ceci pourra donc être analysé à cette occasion, notamment en fonction de prévisions d'évolution des flux de transport et de l'émergence de nouveaux services maritimes en direction de l'Irlande.

J'espère que cette explication apporte plus de lisibilité à la démarche de la Commission. Il est important de souligner que l'ajustement de court terme proposé dans la proposition du 1er août 2018 ne change en rien la situation des ports français dans le corridor (Calais et Dunkerque), ni leur capacité à accéder à des financements européens (faisant partie d'un corridor, ils bénéficient de la priorité maximale). De même, les ports de Rouen et du Havre font partie du corridor Atlantique.

Ainsi, les ports bretons et normands peuvent d'ores et déjà bénéficier du financement concernant les autoroutes de la mer. Une autoroute de la mer relie soit deux ports du réseau central, soit un port du réseau central et un port du réseau global. Cela peut notamment s'avérer d'intérêt pour les ports qui ne sont actuellement pas sur le réseau central mais sur le réseau global (comme Cherbourg, Roscoff, Brest, Saint-Malo, Dieppe).

Par ailleurs, je tiens à vous assurer que la Commission est ouverte à toute proposition d'amélioration qui pourrait être faite par la France ou par d'autres Etats membres dans le cadre des discussions qui vont s'ouvrir au Parlement européen et au Conseil.

Je me tiens bien entendu à votre disposition, et à celle des parlementaires intéressés par ce sujet pour toute question complémentaire que vous pourriez avoir.

Je vous prie d'agréer, Madame la Députée, l'expression de ma haute considération.



Violeta BULC