

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

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

2018/0299(COD) - 13/03/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 573 voix pour, 21 contre et 25 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1316 /2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié 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, le règlement modifierait le règlement (CE) n° 1316/2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) en ce qui concerne le réalignement du réseau transeuropéen de transport pour assurer de nouvelles liaisons maritimes entre l'Irlande et d'autres pays de l'UE et la continuité du financement des infrastructures.

Le texte amendé souligne l'importance de développer les infrastructures nécessaires pour maintenir et soutenir les flux commerciaux existants et futurs entre l'Irlande et l'Europe continentale. Les liaisons maritimes constituent un moyen essentiel d'assurer la connectivité directe de l'Irlande avec l'Europe continentale.

Adaptation du corridor Mer du Nord - Méditerranée

Afin d'éviter une situation dans laquelle le corridor du réseau central Mer du Nord - Méditerranée est 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 comporterait de nouvelles liaisons maritimes entre les ports irlandais et les ports de Belgique, de France et des Pays-Bas appartenant à ce corridor.

Par ailleurs, une liaison entre le corridor Mer du Nord - Méditerranée et le corridor Atlantique via Le Havre, qui est situé sur le corridor Atlantique, permettrait d'améliorer la connectivité et l'intégration du marché intérieur.

Concrètement, 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, Shannon Foynes, 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/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam).

Priorités en matière d'investissements

La réalisation d'investissements dans des équipements et des infrastructures à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures serait prioritaire lors de la dernière phase de mise en œuvre de l'actuelle période de programmation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Pour répondre à ces besoins, la Commission devrait proposer un nouveau programme de travail annuel.

La Commission devrait procéder, d'ici à 2021, à une révision anticipée du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, pour tenir compte des changements susceptibles d'intervenir dans le flux de marchandises à compter du retrait du Royaume-Uni de l'Union.