Informations de base

2018/0299(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020: retrait du Royaume-Uni de l'Union Modification Règlement (EU) No 1316/2013 2011/0302(COD) **Subject** 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport **Zone géographique** Royaume-Uni	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	DELLI Karima (Verts/ALE)	23/10/2018
	Rapporteur(e) fictif/fictive MUSELIER Renaud (PPE) REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY Christine (S&D) FOSTER Jacqueline (ECR) RIQUET Dominique (ALDE) VIEU Marie-Pierre (GUE /NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
REGI Développement régional	HOWARTH John (S&D)	09/10/2018

Conseil de

Formation du Conseil	Réunions	Date

l'Union européenne	Affaires générales	3682	2019-03-19

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Comité économique et social européen
Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/08/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0568	Résumé
10/09/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/01/2019	Vote en commission,1ère lecture		
10/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
11/01/2019	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0009/2019	Résumé
14/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
16/01/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
04/03/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2019)001678	
13/03/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0191/2019	Résumé
13/03/2019	Résultat du vote au parlement		
19/03/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
25/03/2019	Signature de l'acte final		
27/03/2019	Fin de la procédure au Parlement		
27/03/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2018/0299(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EU) No 1316/2013 2011/0302(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 172
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165

Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/14444

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE630.498	13/11/2018	
Amendements déposés en commission		PE632.003	10/12/2018	
Avis de la commission	REGI	PE632.116	20/12/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0009/2019	11/01/2019	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0191/2019	13/03/2019	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2019)001678	22/02/2019	
Projet d'acte final	00022/2019/LEX	25/03/2019	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2018)0568	01/08/2018	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)393	30/04/2019	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2018)0568	29/10/2018	
Contribution	FR_SENATE	COM(2018)0568	15/01/2019	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2018)0568	15/02/2019	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR3598/2018	10/10/2018	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES4862/2018	17/10/2018	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2019/0495 JO L 085I 27.03.2019, p. 0016	Résumé

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020: retrait du Royaume-Uni de l'Union

2018/0299(COD) - 27/03/2019 - Acte final

OBJECTIF: adapter les réseaux transeuropéens de transport en cas de Brexit sans accord.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2019/495 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.

CONTENU : le présent règlement modifie le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) en vue d'assurer de nouvelles liaisons maritimes entre l'Irlande et les autres pays de l'UE dans le corridor du réseau central «mer du Nord - Méditerranée» du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) au cas où le Royaume-Uni quitterait l'UE sans accord négocié. Il introduit également un nombre limité de modifications ciblées en vue de garantir la continuité des investissements dans les infrastructures et d'apporter une clarté et une sécurité juridiques pour la planification des infrastructures.

Réalignement du corridor de réseau central 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, le règlement ajoute au réseau central de nouvelles liaisons maritimes entre l'Irlande, la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Le règlement prévoit de relier les ports de Shannon Foynes, Dublin et Cork, côté irlandais, aux ports du Havre, de Calais et de Dunkerque (France), de Zeebrugge, de Gand et d'Anvers (Belgique) et de Terneuzen, de Rotterdam et d'Amsterdam (Pays-Bas) sur ce corridor afin d'assurer la liaison directe entre l'Irlande et le reste de l'UE à 27.

Priorités en matière d'investissements

Le règlement introduit une nouvelle priorité de financement au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), à savoir les actions adaptant les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de vérification aux frontières extérieures. Pour répondre à ces besoins, la Commission devra proposer un nouveau programme de travail annuel.

La Commission devra 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 28.3.2019. Le règlement deviendra applicable le jour suivant la date à laquelle le règlement de 2013 relatif au MIE cessera de s'appliquer au Royaume-Uni.

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) nº 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 entres 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) nº 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) nº 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.

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020: retrait du Royaume-Uni de l'Union

2018/0299(COD) - 01/08/2018 - Document de base législatif

OBJECTIF: modifier l'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil établit le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE). Cet instrument de financement de l'Union a pour objectif de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie.

La partie I de l'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013 établit une liste de **neuf corridors du réseau central**. Ces corridors sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ils répondent aux objectifs d'intégration modale, d'interopérabilité et de développement coordonné des infrastructures, en ce qui concerne en particulier les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Les États membres sont tenus de participer aux corridors du réseau central.

Le Royaume-Uni participe au corridor du réseau central mer du Nord - Méditerranée, qui comprend des liaisons entre Belfast, Dublin et Cork en Irlande et des liaisons en Grande-Bretagne depuis Glasgow et Édimbourg au nord jusque Folkestone et Douvres au sud. Les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni sont inclus dans le tableau des «tronçons présélectionnés y compris projets» des corridors du réseau central figurant dans la partie I de l'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013.

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**.

Étant donné le degré d'intégration entre les économies de l'Irlande et du Royaume-Uni, et du fait de la situation géographique de l'Irlande à la périphérie de l'Union, le retrait du Royaume-Uni de l'Union aura des incidences notables sur elle. Sur le plan des liaisons de transport entre l'Irlande et le continent, le Royaume-Uni constitue un point de passage vital.

La Commission 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.

CONTENU: 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 proposé d'introduire dans le corridor du réseau central mer du Nord - Méditerranée **des liaisons maritimes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et les ports de Belgique et des Pays-Bas appartenant au réseau central**.

Le règlement proposé, en modifiant l'annexe I du règlement (UE) nº 1316/2013, adapterait 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 Belgique (Zeebrugge et Anvers) et aux Pays-Bas (Rotterdam). Il prendrait effet à partir de la date à laquelle le règlement MIE cesse de s'appliquer au Royaume-Uni et le Royaume-Uni cesse par conséquent d'appartenir au corridor mer du Nord - Méditerranée.

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) nº 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) nº 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) nº 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.