

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup> L E G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires européennes

- I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau et examen de la proposition de résolution européenne sur le premier paquet Mobilité ..... 3
- II. Présentation du rapport de M. Jean-Pierre Pont et examen de la proposition de résolution européenne relative à l'interdiction de la pêche électrique (n° 632)..... 18
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 et 88-6 de la Constitution..... 26

Jeudi  
8 février 2018  
10 heures

**Compte rendu n° 29**

**Présidence de  
Mme Sabine Thillaye**  
*Présidente*





# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Jeudi 8 février 2018

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

*La séance est ouverte à 10 h 05.*

## **I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau et examen de la proposition de résolution européenne sur le premier paquet Mobilité**

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Notre réunion d'aujourd'hui porte sur le paquet Mobilité I, cet ensemble de textes publié le 31 mai 2017 par la Commission européenne. En novembre, la ministre chargée des Transports, Mme Élisabeth Borne, nous a présenté la position de la France à quelques jours du Conseil Transports sous présidence estonienne. Je vous ai également décrit les propositions de la Commission sur chacun des trois volets – le volet « marché et social », le volet « contrôle et numérisation » et le volet « tarification des infrastructures de transport ». Je vous avais alors indiqué que ce paquet Mobilité I appelait le dépôt d'une proposition de résolution européenne.

Pourquoi prendre position ? Parce que le cadre juridique applicable au transport routier est notoirement complexe et dépassé, avec un fractionnement réglementaire encore accentué par les disparités économiques et sociales au sein de l'Union européenne. La conséquence, c'est un « transfert géographique » de l'activité de transport routier de marchandises, vers les acteurs établis hors du cœur géographique de l'Union européenne, et qui va en s'accroissant.

Les États membres ne sont pas d'accord sur les politiques européennes qu'il convient de mener dans ce secteur, et ont depuis plusieurs années exprimé leurs préoccupations d'une manière particulièrement clivée. Or le risque *in fine*, clairement identifié par le Président de la République dans son discours sur l'initiative sur l'Europe de la Sorbonne, c'est que la « *compétition sans règle [devienne] la division sans retour* ».

Que notre Commission - puis à sa suite notre Assemblée - prenne position me semble encore plus indispensable aujourd'hui, pour rappeler ce que nous attendons de l'Union européenne : une harmonisation par le haut non seulement des règles applicables aux volets « marché » et « social » du transport routier couverts par ce paquet, mais aussi des pratiques des États membres en matière de contrôle, et notamment une accélération de l'obligation d'installation du tachygraphe intelligent sur l'ensemble de la flotte européenne de véhicules lourds. Le moment est particulièrement opportun. D'abord, lors du Conseil Transports de décembre, si quelques avancées, en particulier sur les sujets liés au contrôle, ont été constatées, les approches des États membres divergeaient encore radicalement sur les questions les plus épineuses, le cabotage, le détachement et les temps de repos. Depuis lors, des nuances sont apparues dans le groupe de Visegrad, la Pologne et la République tchèque semblant privilégier la question du détachement dans le transport international routier, le TIR.

La Grèce et les Pays-Bas pourraient pivoter vers une position plus ferme. Mais la Présidence bulgare semble, elle, privilégier une logique libérale, qui nous éloigne plus qu'elle ne nous rapproche d'un compromis préservant, d'une part, les valeurs de l'Union ainsi que les conditions de travail et de vie des conducteurs, et, d'autre part, garantissant une concurrence loyale entre les entreprises de ce secteur. Ensuite, les Parlements de dix-sept autres États membres ont examiné, à un titre ou à un autre, tout ou partie de ce paquet Mobilité I. Douze d'entre eux sont des États situés à l'est de l'Union et à sa périphérie géographique. Il est donc indispensable que nous ajoutions notre voix à celles des assemblées des pays dits de « l'Alliance du Routier ».

Enfin, les rapporteurs du Parlement européen ont présenté leur position, et les débats organisés en commission Transports et en commission Environnement les 22, 23 et 24 janvier derniers ont donné une première indication du sens vers lequel pourraient pencher les députés européens. Le Conseil Transports sous Présidence bulgare est programmé pour le 7 juin, le vote en Commission Transports pourrait l'être fin mai ou début juin, et le vote en plénière à l'été prochain. C'est donc bien maintenant qu'il nous faut nous exprimer.

Quelle vision devons-nous porter, sur chacun de ces trois volets ?

Le volet « marché » et « social » comporte un premier enjeu, crucial dans un secteur où travailleurs et outils de travail sont mobiles, celui relatif au triangle « établissement - détachement – cabotage ». Le secteur routier conjugue les principes de liberté de circulation et d'établissement ainsi que des règles communes posant les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, avec quatre critères : un établissement stable et effectif au sein d'un État membre, des conditions d'honorabilité ainsi qu'une capacité financière et une capacité professionnelle appropriées. Or ce cadre juridique n'est pas sans défaut, et ce secteur a vu l'essor d'un phénomène, bien connu en matière fiscale, de sociétés « boîtes à lettres », établies dans un État membre pour bénéficier de conditions sociales plus favorables. La Commission européenne propose de durcir deux des quatre conditions, celles relatives à l'établissement et à l'honorabilité. Elle a le soutien de la plupart des États membre sur ce principe, et des rapporteurs thématiques « détachement » et « accès au marché » de la Commission Transports du Parlement européen, même si les négociations se poursuivent pour en affiner les aspects techniques. La lutte contre les « entreprises boîtes aux lettres » est pour moi une priorité majeure pour retrouver un équilibre du marché fondé sur une concurrence saine et loyale, il nous faut donc nous féliciter de la convergence de vues manifestée au Conseil comme au Parlement européen.

Nous en sommes par contre loin sur les deux autres sujets du détachement et du cabotage. Une partie des États membres applique aujourd'hui strictement les normes européennes en matière de détachement. La France est l'un de ceux-là, en appliquant ces règles non seulement aux opérations de cabotage mais aussi aux opérations de transport international dès le premier jour passé sur le territoire. La Commission européenne le conteste, et a même ouvert une procédure d'infraction. L'accord lors du conseil ESPCO du 23 octobre 2017 a réaffirmé que les règles du détachement s'appliquaient pleinement au secteur du transport, mais que compte tenu des spécificités du secteur des transports, les modalités d'application de la directive révisée dans ce secteur seraient précisées dans le cadre de la négociation en cours sur ce paquet mobilité. La Commission européenne a proposé, pour ces règles spécifiques dérogatoires, un seuil de déclenchement pour le transport international routier (TIR) uniquement, fixé à trois jours. Cette question cruciale est évidemment un point dur de la négociation.

Les États de l'Alliance du Routier exigent l'application du régime du détachement au TIR dès le premier jour, à la fois pour des questions de principe (rien ne justifie un traitement différent des salariés) et des raisons pratiques, ce seuil de trois jours ne facilitant ni l'application ni le contrôle du respect des règles. À l'opposé, les pays périphériques rejoignent le groupe de Višegrad pour demander un rehaussement du seuil de déclenchement, voire son extension au cabotage.

La Présidence bulgare semble avoir une vision très libérale, avec un seuil d'application non seulement triplé pour le TIR mais aussi étendu au cabotage ! Et des signaux négatifs ont été donnés au Parlement européen, au moins dans le rapport de Mme Kyllönen. Sans se prononcer sur le seuil numérique de déclenchement du régime du détachement pour le TIR, Mme Kyllönen a semblé d'ores et déjà en valider le principe, et fait des propositions qui, si elles étaient acceptées, aboutiraient à une double inégalité de traitement : d'une part, entre les travailleurs détachés en fonction de leur secteur d'activité, et, d'autre part, entre les conducteurs routiers en fonction de la nature de la cargaison transportée ou de celle de leur employeur. Ouvrir aussi largement les dérogations, c'est détourner le principe accepté de l'application du détachement dans le secteur routier ! Il est donc indispensable que l'Assemblée nationale apporte son soutien à l'opposition ferme exprimée par le Gouvernement.

Quant au cabotage, en contrepartie d'un nombre illimité d'opérations de cabotage, la Commission européenne propose de réduire la période autorisée à cinq jours et de l'étendre aux États limitrophes. Ce qui revient à mes yeux à une libéralisation déguisée ! Le cabotage remplit une fonction environnementale et économique dans l'intérêt de tous, c'est indéniable et il faut donc maintenir cette possibilité. Mais l'ouverture proposée ne ferait que cannibaliser les marchés intérieurs des États membres situés géographiquement au cœur de l'Europe. Le rapporteur du Parlement européen, M. Jens Nilsson, a choisi de limiter significativement les possibilités de cabotage notamment en réduisant la période autorisée à 48 heures, mais en maintenant le déplafonnement du nombre d'opérations. Cette option a reçu un accueil mitigé au Parlement européen. Un tel déplafonnement s'oppose dans son essence même au principe que le cabotage n'est pas et ne doit pas s'apparenter à une opération ordinaire du transport routier.

À mes yeux, la solution consiste à maintenir une limite au nombre d'opérations, à réduire la période autorisée, et, en même temps, à instaurer une période de carence entre deux périodes de cabotage. Cette période de carence fait partie des discussions au Conseil. La Présidence estonienne en a proposé le principe, et la Présidence bulgare a entamé les discussions sur la durée, en proposant de la fixer à deux jours. C'est clairement insuffisant pour respecter à la fois la lettre et l'esprit du cabotage. Je vous propose, dans la résolution d'appeler à fixer cette carence à trois semaines.

En même temps que ces discussions difficiles sur le cabotage et le détachement, un autre front semble ouvert sur les temps de repos et de conduite. En effet, compte tenu des écarts de coûts salariaux, accroître les temps de conduite permettrait de compenser au moins partiellement la perte de l'avantage lié au détachement. Or l'on se dirige tout droit vers un affaiblissement de la différenciation entre règle et exception en matière de repos : les États membres les plus libéraux cherchent à assouplir encore les propositions de la Commission en faveur d'une plus grande flexibilité opérationnelle pour les entreprises. Et le compromis mis en avant tant par la Présidence bulgare que par le rapporteur du Parlement européen, M. van de Camp – avec une même logique de flexibilisation mais des solutions différentes – sont loin de corriger ce déséquilibre, bien au contraire.

De manière similaire, il est à craindre que l'interdiction claire, proposée par la Commission et réaffirmée par la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) en décembre 2017, de la prise du repos normal en cabine, laisse la place à un compromis boiteux, avec une autorisation lorsque des installations appropriées et des parkings sécurisés sont disponibles. La discussion aujourd'hui ouverte au Conseil et au Parlement européen sur les critères des « zones appropriées » permettant le repos en cabine n'a pour moi pas lieu d'être, et je m'inquiète donc du signal ainsi donné.

À l'inverse, je me réjouis de la proposition de M. Wim van de Camp d'appliquer les règles en matière de temps de repos et de conduite à tous les véhicules effectuant du transport international, prenant ainsi en compte la part de plus en plus grande des véhicules utilitaires légers (VUL) dans cette activité. Mais, sur ces VUL, il convient de pousser le raisonnement jusqu'au bout de la logique. En effet, la flotte des VUL, bien plus importante numériquement que la flotte poids lourds, est paradoxalement bien moins encadrée, avec de surcroît un phénomène difficilement contrôlable et en croissance, celui des VUL non établis.

La Commission européenne fait des propositions, mais elles sont modestes, puisqu'elle ne propose de les soumettre qu'à deux des quatre critères exigibles pour les poids lourds. Le compromis présenté par la Présidence est lui aussi en deçà de l'ambition nécessaire, puisqu'il prévoit le respect des quatre critères uniquement pour les VUL les plus gros et ayant une activité internationale. Le rapporteur du Parlement européen, M. Nilsson, partage ce point de vue. Pour ma part, j'estime, comme le Gouvernement, que le seul critère pertinent est celui de l'activité : tous les VUL impliqués dans des opérations de transport devraient être concernés dans la mesure où ils sont en concurrence avec les entreprises de transport utilisant des poids lourds. Il faut par conséquent des moyens de contrôle adéquats pour éviter le contournement des règles.

Le deuxième volet du paquet Mobilité I concerne la simplification des procédures et le renforcement des contrôles, ainsi que leur numérisation. Cela fait consensus sur le principe, au Conseil comme au Parlement européen.

Les propositions de la Commission comportent en ce sens toute une série de propositions, fortement soutenues par la France, nous en avons parlé en novembre, je n'y reviens pas. Mais un point mérite d'être souligné à nouveau, c'est celui de l'exigence réaffirmée de coopération loyale entre les États membres. À ce titre, il faut saluer l'arrêt de la CJUE rendu avant-hier : en cas de fraude avérée, le tribunal d'un État membre peut laisser inappliqués, voire annuler des certificats attestant de l'affiliation de travailleurs détachés à la sécurité sociale de leur pays de provenance si l'autorité émettrice ne procède pas dans un délai raisonnable au réexamen desdits certificats sur la base des éléments soumis par le pays d'accueil attestant la fraude.

La mise en place de l'Autorité européenne du travail – annoncée dans son discours sur l'état de l'Union européenne devant le Parlement européen par le président Juncker en septembre 2017 pour garantir que les règles de l'Union européenne sur la mobilité de la main-d'œuvre soient appliquées de façon juste, simple et efficace - se précise. Cette autorité sera dotée d'un volet mobilité, ne se concentrera pas que sur le détachement, mais concernera toutes les questions de mobilité transfrontalière, y compris la lutte contre le travail non déclaré.

L'enjeu sur lequel je souhaite insister dans ce paquet Mobilité I, c'est celui du tachygraphe intelligent, et donc la réduction du délai de transition laissé à la flotte existante,

aujourd'hui fixé au 15 juin 2034. La proposition initiale de la Commission européenne était muette sur ce point, mais tant le Conseil que les trois rapporteurs du premier volet, Mme Kyllönen et MM. Nilsson et van der Camp, l'ont mis sur la table. Ce dernier souhaite que cette date butoir soit portée au 2 janvier 2020, soit un délai de transition passant de quinze ans à six mois. La Présidence bulgare semble d'avis d'avancer la date limite au 31 janvier 2028. Le calendrier de mise en œuvre du tachygraphe intelligent doit être accéléré, suffisamment mais de manière réaliste, c'est ce que je vous propose dans la résolution, en avançant la date limite à 2023.

Enfin, sur le troisième volet, la Commission propose de faire évoluer le dispositif européen de tarification : elle étend l'application du principe « utilisateur-payeur » à l'ensemble des véhicules à quatre roues ; elle supprime à terme la possibilité de choix entre un système de tarification à la distance ou à la durée ; elle accentue le panel d'outils d'intégration des externalités négatives dans le calcul de la tarification et elle remplace à terme la modulation des péages basés sur les classes EURO par un système fondé sur les émissions de CO<sub>2</sub>. En parallèle, elle permet aux États membres de réduire voire de supprimer les taxes sur les véhicules, en plusieurs étapes.

Sur la question principale, la disparition programmée des systèmes de vignettes, une divergence nette existe aussi, mais cette fois entre les États membres et la Commission et la rapporteure du Parlement européen, Mme Revault d'Allonnes-Bonnefoy. Lors du débat d'orientation dans le cadre du Conseil Transports de décembre dernier, l'élargissement à l'ensemble des véhicules a rencontré une opposition nette d'une majorité des États membres. L'obligation de mettre fin au système de vignette est également très discutée, les États membres affichant leur préférence pour conserver la flexibilité nécessaire pour choisir le type de système convenant le mieux à leurs caractéristiques individuelles.

Mme Revault d'Allonnes-Bonnefoy accentue très fortement l'évolution proposée par la Commission européenne, en proposant une tarification à la distance obligatoire, élargie et homogène, dans un délai plus rapide. Elle prévoit en contrepartie des mesures pour faciliter l'acceptabilité par toutes les parties prenantes du dispositif proposé. Le poids du secteur du transport dans les émissions de gaz à effet de serre et les efforts à fournir pour respecter les engagements de l'Union européenne en application de l'Accord de Paris sur le climat nous obligent à l'action. Mais la diversité des situations des États membres exige une approche plus souple et proportionnée, ces derniers devant garder la responsabilité de choisir les solutions les plus efficaces et les plus adaptées à leur contexte. Il convient donc de préserver, dans des conditions strictement définies, l'option de la tarification basée sur la durée. Je partage en revanche l'opinion de notre collègue du Parlement européen sur l'impact positif, en termes d'acceptabilité sociale, de mécanismes d'affectation, au bénéfice des transports, des recettes ainsi générées. Mais il convient là encore de faire preuve de souplesse et de flexibilité, pour ne pas aller à l'encontre de l'objectif recherché.

Voici les principales raisons pour lesquelles je vous propose d'adopter cette proposition de résolution.

**Mme la Présidente Sabine Thillaye.** Les divergences entre les États membres, entre ces derniers et la Commission sur ces sujets de détachement, cabotage, etc. montrent la difficulté du chemin qui reste à parcourir pour trouver une solution acceptable par tous pour un secteur essentiel à la croissance économique.

**Mme Carole Grandjean.** Je tiens à souligner la qualité du travail fourni sur un sujet de haute importance pour l'Union européenne, le paquet mobilité. Comme nous l'avons vu lors des discussions générales sur le travail détaché, avec l'accord intervenu en octobre 2017, la France est favorable au renforcement des contrôles pour garantir la mise en œuvre harmonisée des règles sociales européennes.

Mais nous pouvons être inquiets concernant le champ d'application du contrôle en matière sociale, notamment les règles relatives à l'aménagement du temps de travail des transporteurs routiers. Le respect de la législation sociale dans ce domaine, comme sur les temps de conduite et de repos, ne peut pas être vérifié sur la base des contrôles actuels en bord de route. Aujourd'hui, à partir des données enregistrées par le chronotachygraphe, ce contrôle limité à 28 jours ne permet pas de vérifier si les durées hebdomadaires de travail de 48 heures sur quatre mois et de 60 heures sur une semaine, sont respectées. Il est indispensable de mener des contrôles additionnels au sein des entreprises gestionnaires. À cet égard, la Commission a proposé une formule de calcul commune, permettant de déterminer le niveau de risque encouru par les entreprises. Cela permettrait de mesurer la dangerosité des conditions de travail de certains transporteurs routiers.

Comment assurer un encadrement de ces contrôles au sein de l'Union, notamment lorsqu'une saisine est effectuée par un État membre à l'occasion d'enquêtes portant sur les infractions commises par les transporteurs routiers ? À quel stade en est l'élaboration de cette formule commune sur le calcul des risques ?

**Mme Marguerite Deprez-Audebert.** Mes fonctions antérieures m'ont montré à quel point le transport et la logistique pesaient de plus en plus dans les coûts de revient des entreprises, et je partage ce souci d'équité pour tous les prestataires et les importateurs. Dans le fret, le nombre de chauffeurs varie d'un pays à l'autre, avec parfois deux ou trois chauffeurs pour un seul camion, ce qui offre un avantage en termes de rapidité. Est-ce un point abordé par ce paquet Mobilité I ?

**M. Benoit Simian.** Ce rapport tombe à point, alors que nous venons de rendre le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et que les services du ministère des transports travaillent sur les orientations de la future loi sur les mobilités. Vous évoquez la réglementation applicable aux véhicules utilitaires légers, par rapport à l'augmentation du e-commerce. C'est un sujet qui a également retenu notre attention au Conseil d'orientation des infrastructures. La franchise de TVA sur les biens de petite valeur, qui représente une part importante du e-commerce, sera supprimée au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Cette évolution pourra-t-elle permettre elle aussi de corriger les anomalies de la situation actuelle ? Il faut être prudent, il ne faudrait pas pénaliser l'accès des personnes vulnérables à l'e-commerce. Je pense au portage à domicile, pour nombre de nos aînés.

Ma deuxième question porte sur la tarification sur certains axes routiers. Vous promouvez une approche souple et pragmatique. Cela permettra d'éviter les écueils du type « Écotaxe ». Le rapport que nous venons de rendre préconise une vignette temporelle pour les poids lourds en transit. Qu'en pensez-vous ? Quid d'une redevance kilométrique à l'échelle régionale, comme dans le pays basque espagnol depuis début janvier ? Cela permettrait d'avancer rapidement, compte tenu du retard de la France sur ce sujet.

**M. Thierry Michels.** Vos constats et vos recommandations en matière de transport durable s'articulent parfaitement avec la résolution européenne que j'ai présentée sur la transition énergétique au sein de l'Union européenne. La mobilisation du secteur des

transports est en effet essentielle pour réussir cette transition et atteindre les objectifs de l'Accord de Paris au niveau de l'Union européenne. Vous soulignez que la contribution du secteur des transports aux émissions de gaz à effet de serre (GES) a augmenté de 16 % entre 1990 et 2015. Parmi les différents modes de transport, le transport routier est le premier contributeur. Cette évolution reflète autant l'augmentation de la demande dans ce domaine que l'insuffisance des politiques européennes et nationales en faveur de la mobilité durable.

Le paquet mobilité comporte des dispositions fortes en matière de climat, et je m'en félicite, en particulier l'amélioration du dispositif pollueur/payeur, via l'intégration plus grande des externalités négatives dans le calcul de la tarification de l'usage des infrastructures routières. Nous avons en mémoire les fortes résistances face au projet d'écotaxe en France, alors même qu'en Allemagne, un dispositif similaire est accepté. C'est un problème majeur que nous rencontrons en Alsace, du fait du report vers la France du trafic des camions en transit. Comment surmonter les différences entre États membres pour converger vers des mesures ambitieuses pour le transport durable ? S'agit-il d'un problème de méthode ou de communication ? Comment peut-on utiliser au mieux les outils de la législation européenne pour mettre en place une taxe sur les poids lourds en France, de manière concertée et acceptable par les usagers ?

Afin d'engager la transition indispensable vers des modes de transport propres, l'innovation est essentielle. Nous devons soutenir plus fortement la recherche et le développement des technologies propres pour les transports, que ce soit pour les véhicules à faible ou zéro émission ou encore les infrastructures intelligentes. Les dispositions du paquet mobilité vous paraissent-elles aller dans ce sens ?

**Mme Christine Hennion.** C'est la dimension numérique qui a retenu mon attention dans ce paquet mobilité. Attendre 2034 pour le tachygraphe intelligent, à la vitesse où ces technologies évoluent, cela paraît surréaliste, et je suis convaincue comme vous qu'il faut avancer cette date. Un certain nombre de données vont être ouvertes au public, dont les données sur le CO<sub>2</sub>, pour permettre des comportements vertueux. Mais ces données seront publiées, sauf si elles nuisent à la stratégie des entreprises. Comment la sélection de ces données sera-t-elle faite ? Est-il prévu que d'autres données soient ouvertes, afin de permettre à un certain nombre d'entreprises de développer des applications utiles ?

**Mme Danielle Obono.** Nous souscrivons aux remarques et aux points soulevés par le rapporteur. Nous appuyons vos positions, notamment sur les sujets de l'aménagement du temps de conduite et de repos, la révision des règles de cabotage ou encore la taxation des poids lourds. Un certain nombre de propositions de la Commission européenne vont dans le sens d'une libéralisation. Je voudrais souligner à mon tour l'enjeu de la part du transport routier dans les émissions de gaz à effet de serre : le paquet mobilité arrive tard et nous semble faible, par rapport aux objectifs de l'Accord de Paris. C'est une critique que fait le Réseau Action Climat.

La question du *Dieseldate*, par exemple, est passée sous silence. Le nouveau protocole d'homologation des véhicules, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre dernier, ne tient pas compte des émissions de CO<sub>2</sub> dans des conditions de conduite réelles. Dans notre analyse de la question du transport - élément essentiel de la transition écologique -, il nous semble qu'il ne faut pas faciliter l'attractivité et la compétitivité du transport routier, mais tendre vers une réduction de ce mode de transport, au profit d'autres modes, comme le fret ferroviaire, pour aller vers une véritable transition écologique. Quelle est votre réflexion sur ce report intermodal ?

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Mme Grandjean, je pense comme vous qu'il est nécessaire d'augmenter les contrôles. J'ai eu l'occasion de participer à des contrôles à Paris. Un contrôle sur les poids lourds prend une heure à une heure et demie par véhicule, en raison du nombre de vérifications à faire, notamment sur les documents. Cela explique mon souhait d'une numérisation rapide, avec notamment des lettres de voiture électronique, pour avoir une vision de l'ensemble des opérations effectuées et des contrôles déjà exercés. L'idéal, à terme si possible rapproché, serait une harmonisation complète au niveau européen, avec les mêmes systèmes de contrôle partout, ainsi qu'un accès aux opérations dans les autres États membres. Il existe une volonté partagée, de travailler sur cette lettre de voiture électronique, j'ai pu le constater lors de mes déplacements.

Mme Deprez-Audebert, les coûts relatifs au transport et à la logistique sont en effet importants dans le coût de production des produits, et cela conduit parfois les entreprises à revoir leur stratégie. J'ai ainsi dans ma circonscription une entreprise produisant en Roumanie qui envisage de rapatrier l'activité concernée en France en raison d'une évolution à la hausse des coûts liés aux convois exceptionnels.

M. Simian, la question des véhicules utilitaires légers (VUL) ne m'est pas étrangère. J'y travaille dans le cadre d'une mission gouvernementale. La part du e-commerce influe surtout sur le nombre de VUL dans le transport urbain, nous n'avons pas les données pour le transport interurbain. Un facteur essentiel est bien le flou réglementaire dont j'ai parlé. Par exemple, l'absence de contrôle du temps de conduite sur ce mode de transport le rend plus compétitif que les poids lourds, et plus encore si on y ajoute les surcharges fréquentes. Il faut renforcer le contrôle, et le ministère des Transports travaille sur des contrôles semi-automatisés en matière de surcharge.

Comme je l'ai dit, je crois que les modalités de tarification des infrastructures doivent être suffisamment souples pour être attractives et adaptées aux contextes nationaux, et donc pour que le choix entre une tarification à la durée ou une tarification kilométrique soit possible, dans des conditions bien définies. Si cette directive ne fonctionne pas très bien aujourd'hui, c'est aussi parce qu'elle est parfois trop rigide. Ces sujets de tarification seront en effet l'un des enjeux de la loi sur les mobilités qui viendra très bientôt devant notre Assemblée.

M. Michels, je vous sais très impliqué sur ces sujets climatiques. Concernant le transport routier de marchandise, il faut aussi rappeler l'effort fait par les constructeurs de poids lourds en seulement dix ans sur les émissions de CO2 et de particules fines. Certes le transport ferroviaire et le fluvial demeurent plus écologiques, mais un poids lourd de 44 tonnes avec une charge optimale peut être la solution la plus pragmatique sur certains longs trajets.

Pour ce qui est de l'acceptabilité de l'« eurovignette », les organisations patronales ne sont pas opposées à participer au financement des infrastructures, mais c'est aussi une question de capacité financière d'absorption de ce coût supplémentaire. Sur un coût de transport d'une palette fixé à 100 euros, un transporteur français fera une marge de 2 à 3 euros, tandis que celle d'un transporteur d'un autre pays pourra aller jusqu'à 10 euros. Le transport ne coûte pas assez cher aujourd'hui. Le travail sur le détachement, la mise en place d'une concurrence saine et loyale, etc. vont permettre d'augmenter le coût des transports, ce qui donnera de l'air aux transporteurs nationaux et leur permettra non seulement de contribuer au financement des infrastructures mais aussi d'acquérir une flotte plus propre, utilisant des combustibles comme le gaz naturel pour véhicules (GNV) ou le bio GNV.

Mme Hennion, les constructeurs sont réticents à la publication de leurs données, arguant du fait que la spécificité de chaque véhicule biaiserait les comparaisons. De manière très pratique, une liste de données à publication restreinte est en annexe de la proposition de directive, pour des raisons stratégiques. Les autres seront en accès public, une entreprise pourra donc utiliser ces données.

Mme Obono, je vous remercie de votre soutien. C'est un enjeu crucial : nous avons besoin du soutien de tous dans ces négociations européennes ardues. Je salue la fermeté du Gouvernement dans ces négociations.

La Commission européenne a publié sa *Stratégie pour une mobilité à faibles émissions*. Cette stratégie globale est fondée sur trois piliers principaux, dont les propositions législatives correspondantes sont réparties entre plusieurs paquets – dont ce paquet Mobilité I mais aussi le paquet Mobilité II, sur la mobilité propre. Ce rapport d'information n'aborde donc qu'une petite partie des enjeux.

Concernant le *Dieseldgate*, je partage votre opinion, comme sur les mobilités douces, même si elles sont plus adaptées à la livraison au dernier kilomètre et la logistique urbaine plutôt qu'au transport routier marchandises (TRM) sur longues distances. La logique est plutôt de repousser les ruptures de charge, pour arriver au plus près du dernier client et favoriser l'utilisation de la mobilité douce pour la logistique urbaine.

Je partage enfin votre souhait d'un fléchage des ressources générées par la tarification routière. Pour faciliter l'acceptabilité par les transporteurs routiers, ce fléchage doit être dirigé vers les autres modes de transports, mais aussi vers l'entretien et le développement des infrastructures routières

À l'issue de ce débat, la Commission *a autorisé* la publication du rapport.

Sous les réserves exprimées par le rapporteur sur les propositions législatives COM (2017) 275 final à COM (2017) 282 final, la Commission *a approuvé* ces huit textes et *a adopté*, à l'unanimité, la proposition de résolution suivante :

« *L'Assemblée nationale,*

*Vu l'article 88-4 de la Constitution,*

*Vu les articles 90 et 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,*

*Vu le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil,*

*Vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil,*

*Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,*

*Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route,*

*Vu la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement des travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services,*

*Vu la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures,*

*Vu la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier,*

*Vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté,*

*Vu la directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route,*

*Vu la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) no 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive n° 88/599/CEE du Conseil,*

*Vu la directive 2014/67/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur,*

*Vu la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière,*

*Vu la résolution du Parlement européen du 18 mai 2017 sur le transport routier dans l'Union européenne (2017/2545[RSP]),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (COM[2017] 277 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO2 et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (COM[2017] 279 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur (COM[2017] 281 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement des travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (COM[2016] 128 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM[2017] 275 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (COM[2017] 278 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (COM[2017] 280 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (COM[2017] 282 final),*

*Vu la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM[2017] 276 final),*

*Vu la résolution européenne de l'Assemblée nationale du 6 décembre 2017 sur le détachement des travailleurs au sein de l'Union européenne (T.A. n° 42),*

*Considérant que, à l'échelle de l'Union européenne comme à celle des États membres, le secteur du transport routier joue un rôle essentiel en faveur de la croissance économique, de l'innovation technologique et de la création d'emplois, et est un acteur majeur de la transition vers une économie décarbonée, ainsi que de la cohésion de l'espace européen né des élargissements successifs ;*

*Considérant que le marché européen du transport routier de marchandises demeure fragile, voire dégradé, en raison de l'absence d'harmonisation économique et sociale, ainsi que des fortes disparités dans les pratiques et niveaux de contrôle, entre les États membres ;*

*Considérant que les évolutions technologiques, en particulier la révolution numérique, modifient en profondeur le secteur du transport routier, mais offrent également des opportunités pour améliorer les pratiques tant des acteurs économiques que des États membres ;*

*Considérant que, si la recherche de la compétitivité de ce secteur est un objectif légitime, elle ne peut se faire au détriment des conditions de vie et de travail des conducteurs*

*mais également des enjeux liés à la sécurité routière, qui affectent tous les citoyens de l'Union européenne ;*

*Considérant que les externalités négatives liées aux transports routiers ont un impact qui n'est pas négligeable sur la santé et le bien-être des citoyens de l'Union européenne, sur l'économie et l'environnement des États membres ainsi que sur le climat ;*

*Considérant que l'attractivité et la compétitivité de ce secteur passent par une réforme en profondeur du cadre réglementaire, avec pour objectifs des transports routiers plus durables, plus sûrs, assurant au sein du marché intérieur une concurrence loyale et des conditions équitables aux opérateurs, en particulier les petites et moyennes entreprises, ainsi qu'aux travailleurs de ce secteur ;*

*1. Est attentive à l'initiative de la Commission européenne visant, d'une part, à modifier le cadre réglementaire applicable au transport routier et, d'autre part, à réviser les règles en matière de tarification des infrastructures ;*

*2. Souligne toutefois qu'elle en attend une harmonisation par le haut tant des règles applicables aux volets « social » et « marché » que des pratiques des États membres ;*

*3. Rappelle qu'à ses yeux, les valeurs sur lesquelles est fondée l'Union européenne s'opposent à ce que les salariés de ce secteur soient traités comme des citoyens de seconde classe et que l'égalité de traitement entre les travailleurs au sein du marché intérieur est la condition sine qua non d'une concurrence loyale entre les entreprises européennes ;*

*4. Indique qu'il importe, dans cette perspective, d'établir de nouvelles règles et, en même temps, de mettre en œuvre de façon effective les moyens de les contrôler, et souligne l'absolue nécessité d'instaurer un système de preuves solide, en veillant en particulier au respect du principe de coopération loyale entre les États membres ;*

*5. Soutient la révision du cadre européen de taxation des véhicules mais souligne que ce dernier doit, en même temps, être incitatif en instaurant des règles communes et permettre son utilisation de la manière la plus adaptée possible aux contextes nationaux ;*

*Sur l'aménagement des règles relatives au détachement et aux temps de conduite et de repos*

*6. Refuse que des normes sociales spécifiques dans le transport routier aboutissent à y appliquer des règles plus libérales que pour les autres secteurs économiques ;*

*7. Apporte donc son plein soutien à la position des autorités françaises en matière de détachement et demande que les règles afférentes à celui-ci s'appliquent dans le secteur des transports routiers dès le début de l'opération de transport, quelle que soit sa nature, y compris pendant les périodes de repos des conducteurs, ces dernières relevant du contrat de travail ;*

*8. Rappelle la récente décision de la Cour de Justice de l'Union européenne confirmant l'interdiction, au nom de l'amélioration des conditions de travail et de vie des transporteurs routiers ainsi que de la sécurité routière, de prendre à bord du véhicule le repos hebdomadaire normal ; approuve la proposition de la Commission européenne d'interdire clairement la prise du repos hebdomadaire normal en cabine ainsi que*

*l'introduction de l'obligation pour l'employeur d'offrir un hébergement décent et d'un droit au retour du conducteur à son domicile ou à un lieu de son choix a minima toutes les trois semaines ; appelle à une grande vigilance lors des négociations afin que la définition du contenu de ces notions préserve l'effectivité des nouvelles règles ainsi posées ; souhaite que ces dernières soient étendues aux véhicules utilitaires légers (VUL) ;*

*9. S'inquiète de la flexibilité accrue donnée aux employeurs dans l'organisation du travail de leurs conducteurs grâce à l'assouplissement des règles relatives à la prise de repos réduit, en rappelant la nécessité de placer au premier rang des priorités la sécurité routière et la préservation des conditions de vie et de travail des conducteurs ; juge par conséquent indispensable d'encadrer plus rigoureusement tant le recours au repos hebdomadaire réduit que ses modalités de compensation, en favorisant notamment un repos hors de la cabine et en garantissant le respect des plafonds maximaux de temps de conduite hebdomadaire actuels ;*

Sur la révision des règles d'accès au marché et à la profession de transporteur routier de marchandises et de voyageurs

*10. Considère que le cabotage remplit une fonction environnementale et économique dans l'intérêt de tous mais juge que les propositions de la Commission européenne aboutissent dans les faits à une libéralisation quasi totale de ce dernier, et appelle en conséquence à :*

*a) Maintenir un nombre maximum d'opérations et à réduire la période de cabotage autorisée ;*

*b) Instaurer une période de carence d'au moins vingt-et-un jours entre deux périodes de cabotage, ainsi qu'à supprimer la possibilité de caboter dans les États membres limitrophes ;*

*c) N'autoriser, comme aujourd'hui, cette activité qu'après le dernier déchargement de la cargaison internationale, pour des raisons environnementales ;*

*11. Approuve l'extension aux VUL du champ de la réglementation applicable aux transporteurs opérant avec des véhicules lourds, mais note son caractère limité au respect de seulement deux des quatre critères d'accès à la profession de transporteur routier, soit ceux relatifs à l'établissement et à la capacité financière de façon adaptée ; demande, d'une part, que les VUL soient également soumis aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle et, d'autre part, que leur soit applicable la réglementation relative aux temps de conduite et de repos, sans critère de masse ni de type d'activité, avec les moyens de contrôle adéquats pour éviter les contournements des règles ;*

*12. Partage la volonté de la Commission européenne de lutter plus efficacement contre les sociétés « boîtes aux lettres » pour rétablir l'équilibre du marché, en renforçant les critères relatifs à la condition d'établissement stable, mais s'interroge sur la proposition, faite simultanément par la Commission européenne, d'assouplir les règles de location de véhicules sans chauffeur hors de l'État d'établissement, compte tenu des biais possibles ; souligne l'intérêt qu'il y aurait à durcir également le critère d'honorabilité ;*

Sur les mesures renforçant les contrôles opérés par les États membres tout en encadrant leurs pratiques

13. Est d'avis que la faible coopération administrative entre États membres et les différences entre les systèmes d'évaluation des risques amoindrissent grandement l'efficacité des échanges d'information et, partant, des contrôles ;

14. Juge pertinente l'approche fondée sur le risque, l'harmonisation des contrôles et la promotion des outils numériques, et soutient notamment :

a) La définition au niveau européen de la méthodologie permettant de définir le niveau de risque d'une entreprise, mais aussi une harmonisation de la numérotation des licences communautaires, laissée aujourd'hui à l'appréciation de chaque État membre ;

b) L'inscription dans les registres électroniques nationaux de nouvelles données obligatoires, accessibles en temps réel aux autorités de contrôle des États membres autres que l'État d'établissement ;

c) La simplification des procédures grâce à la numérisation et l'uniformisation de la déclaration de détachement ;

d) Le renforcement des objectifs de contrôle en matière sociale et de cabotage assignés aux États membres, l'obligation imposée aux autorités de contrôle de coopérer pleinement et la définition de délais maximaux de réponse en cas de saisine par une autorité de contrôle d'un autre État membre – tout en s'interrogeant sur le caractère trop limité de certains d'entre eux ;

e) L'amélioration de l'interopérabilité des systèmes de péage, à condition de respecter les systèmes les plus avancés et de garantir une concurrence équitable au sein de l'Union européenne, et la mise en place d'un dispositif transfrontalier de recouvrement des infractions aux péages, particulièrement importante dans la perspective du développement des péages en flux libres ;

15. Juge toutefois que certaines des modalités proposées ne permettront pas d'atteindre les objectifs recherchés et insiste, afin de garantir des vérifications efficaces, pour que :

a) Les États membres conservent la possibilité d'imposer aux entreprises non établies d'avoir un représentant dans l'État membre d'accueil ;

b) Le nombre de jours de données contrôlables et la période de contrôle de la réglementation sur les temps de repos soient augmentés ;

c) Soit prévu un mécanisme de résolution d'un éventuel différend entre deux États membres quant à la transmission effective d'une information ;

d) Les cas d'immobilisation des poids lourds soient élargis aux infractions liées à la non-présentation des documents obligatoires de transport, que les modalités de mise en œuvre des consignations soient simplifiées et que leur montant soit fortement réévalué ;

16. Relève la fragilité de l'enregistrement manuel prévu pour le passage des frontières des véhicules équipés de tachygraphes analogiques ou numériques ne réalisant pas de relevés automatiques, regrette le caractère excessif du délai de transition octroyé à la flotte existante pour l'équipement en chronotachygraphes intelligents et suggère donc, d'une part, de durcir les exigences d'arrêt au passage des frontières pour les camions équipés des

*tachygraphes les plus anciens et par conséquent les moins fiables et, d'autre part, de raccourcir de 2034 à 2023 la période de transition ;*

*17. Souligne que les corps de contrôle des États membres rencontrent des difficultés pour retracer la réelle activité du véhicule en raison notamment de la fragilité du modèle papier des documents de transport (falsification, sanctions pour non-présentation non dissuasives, etc.) et propose de compléter la palette d'outils numériques par l'utilisation de la lettre de voiture électronique (« e-CMR ») et l'instauration d'une obligation de déclaration dématérialisée préalablement à l'exécution de toute opération de cabotage ;*

Sur la révision du cadre juridique européen relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers

*18. Partage l'ambition de la Commission européenne de faire évoluer le dispositif européen de tarification de certains axes routiers en étendant l'application du principe « utilisateur-payeur » à l'ensemble des véhicules à quatre roues, en accentuant le panel d'outils d'intégration des externalités négatives (pollution sonore ou atmosphérique, congestion, etc.) dans le calcul de la tarification, avec notamment la prise en compte, dans la modulation des péages, outre la distinction entre les classes EURO, des émissions de CO<sub>2</sub>, compte tenu du poids du secteur du transport dans les émissions de gaz à effet de serre et des efforts à fournir pour respecter les engagements de l'Union européenne ; appelle cependant, sur ce dernier point, à une cohérence accrue entre les différents textes qui encadrent les émissions de CO<sub>2</sub> et à une plus grande transparence de la part des constructeurs ;*

*19. Est aussi d'avis qu'il convient de permettre aux États membres de réduire, voire de supprimer plus rapidement les taxes sur les véhicules, dont l'inefficacité, par rapport à la tarification des infrastructures, est avérée ;*

*20. Considère toutefois que la diversité des situations des États membres exige une approche plus souple et proportionnée, ces derniers devant garder la responsabilité de choisir les solutions les plus efficaces et les plus adaptées à leur contexte ;*

*21. S'oppose en particulier à l'interdiction totale faite aux États membres de continuer à pouvoir choisir entre des systèmes de vignette (basés sur la durée d'utilisation du réseau) et des péages (basés sur la distance parcourue) par la mise en extinction des premiers, et appelle à préserver, dans des conditions strictement définies, l'option de la tarification basée sur la durée ; est également défavorable à ce que la mobilisation de ces nouveaux outils générateurs de financement entraîne la remise en cause des concessions autoroutières existantes ;*

*Considère que l'acceptabilité sociale de ce cadre européen de taxation des véhicules dans les États membres serait grandement facilitée par des mécanismes d'affectation, au bénéfice des transports, des ressources issues de cette tarification rénovée, de façon souple, en particulier pour la promotion du report modal qui doit être possible quel que soit le lieu soumis à tarification ; souhaite à ce titre une plus grande latitude dans l'utilisation de l'outil du surpéage pour développer d'autres modes de transports. »*

## **II. Présentation du rapport de M. Jean-Pierre Pont et examen de la proposition de résolution européenne relative à l'interdiction de la pêche électrique (n° 632)**

**M. Jean-Pierre Pont, rapporteur.** J'ai l'honneur de présenter aujourd'hui mon rapport sur la proposition de résolution européenne déposée par le groupe La République En Marche et le groupe Mouvement Démocrate et Apparentés sur l'interdiction de la pêche électrique. Ce type de pêche est largement interdit dans le monde, notamment en Chine, aux États-Unis, au Brésil, au Vietnam, dans de nombreux pays africains et sud-américains.

La présente proposition de résolution demande au Gouvernement de s'opposer à tout maintien de l'autorisation de cette technique, même dans le cadre d'une prorogation des dérogations actuelles. J'ai participé fin décembre avec trois autres collègues, Erwan Balanant, Paul Christophe et Joachim Son-Forget, à la rédaction d'une tribune appelant les parlementaires français « à interdire définitivement la pêche électrique. » et demandant à l'Europe « d'assumer un rôle de leadership dans la préservation des écosystèmes marins et des ressources halieutiques. ». Cette tribune, publiée dans le journal « Le Monde » le 13 janvier dernier, a été cosignée par 250 de nos collègues - toutes tendances confondues - dont certains d'entre vous. Je vous en remercie.

Nul doute que cette initiative a joué son rôle dans le vote intervenu le 16 janvier 2018 au Parlement européen, à une très large majorité – 402 voix contre 232 – et aboutissant à la stricte interdiction de la pêche électrique.

Ce type de pêche est interdit en Europe depuis 1998 par l'article 31 du Règlement du Conseil (n° 850/98) au même titre que d'autres pêches dites destructrices « comprenant l'utilisation d'explosifs, de poisons, de substances soporifiques ». En 2006, la Commission et le Conseil de l'Union autorisent l'octroi d'une dérogation en Mer du Nord permettant aux États membres d'équiper au maximum 5 % de leur flotte de chaluts dotés de perches électriques à des fins d'expérimentation.

Cette pêche, principalement développée depuis 10 ans par les Néerlandais, a bénéficié d'aides publiques du fait de sa qualification de « pêche innovante ». On estime à près de 6 millions d'euros les subventions versées à la flotte néerlandaise, dont les deux tiers proviennent de fonds européens.

Ce système de pêche électrique soulève des problèmes majeurs que je souhaite vous présenter, aujourd'hui chers collègues, de manière synthétique.

Premièrement, les Néerlandais ont outrepassé les dérogations. Selon le registre des flottes européennes, 28 % de la flotte néerlandaise est équipée à l'électrique au lieu des 5 % autorisés, soit en 2017, 84 bateaux équipés au lieu des 15 autorisés. Les Pays-Bas argumentent pour justifier un tel développement d'accords avec la Commission, accords dont on n'a aucune trace.

Deuxièmement, je veux rappeler ici que l'octroi de dérogations en 2006 s'est fait contre l'avis du Comité scientifique, technique et économique des pêches. Le comité attaché à l'Union européenne indiquait « qu'il y avait un certain nombre de questions qui devaient être résolues avant que la moindre dérogation ne puisse être accordée », compte tenu de « l'effet inconnu de la pêche électrique sur les espèces non ciblées et ses impacts potentiels sur les

vertébrés et invertébrés ». Dans le même sens, en 2016, le Conseil international pour l'exploration de la mer indique clairement que l'extension de l'utilisation de la technique de la pêche électrique - sans évaluation préalable - ne serait pas compatible avec le principe de précaution. En conséquence, à mon avis, la pêche électrique doit être interdite, y compris à titre expérimental, tant que l'innocuité de son impact sur l'environnement marin n'aura pas été démontrée. À l'heure actuelle, on ne connaît absolument pas les conséquences de l'usage du courant électrique sur le poisson - les œufs, les alevins, les poissons pubères - et sur les écosystèmes - algues, fonds marins, PH de l'eau.

En 2016, un programme d'études lancé et mené par les Néerlandais pour une période de 4 ans sur les effets du chalut à impulsion électrique doit permettre d'étudier dans quelle mesure le chalut électrique contribue à la diminution de la pêche accessoire et quels sont ses effets sur l'écosystème. Ce rapport devrait être publié fin 2019. En attendant, les poissons pêchés sur les chalutiers électriques sont bien souvent brisés et écorchés au point que 250 grands chefs ont signé en Europe la pétition demandant l'interdiction totale de la pêche électrique. Par exemple, le chef parisien triplement étoilé du restaurant déclare : « les poissons sont de si mauvaise qualité qu'on ne peut rien en faire ». De la même façon, de grands distributeurs refusent la vente de poissons issus de la pêche électrique.

Troisièmement, les risques de surpêche et les risques socio-économiques pour nos pêcheurs sont réels. Les pêcheurs français des Hauts de France, ainsi que leurs homologues belges, hollandais et britanniques constatent un effondrement de la ressource dans la zone concernée, en particulier des stocks de soles et de plies. Cette pêche est malheureusement hyper efficace... Elle nettoie complètement les fonds marins ! Les pêcheurs des Hauts-de-France sont contraints de descendre plus au sud en Manche pour sauver leur activité. Les pêcheurs observent également une raréfaction inquiétante des crevettes sur les côtes belges et françaises.

Cette pêche s'est développée de manière rapide en raison de son caractère redoutablement rentable dans la mesure où l'économie de gasoil est d'environ 50 %. Ainsi, aujourd'hui plus de 100 chalutiers à pêche électrique opèrent en Mer du Nord : 84 aux Pays-Bas, 10 au Royaume-Uni, 10 en Allemagne et 2 en Belgique. La quasi-totalité de ces chalutiers sont sous capitaux néerlandais. Les armements à Boulogne-sur-Mer sont majoritairement à capitaux étrangers, surtout néerlandais. Le risque de surpêche est d'autant plus aigu que cette pêche est non sélective. Selon des études très récentes, cette pratique impliquerait 41 % de taux de rejet contre 8 % avec la pêche traditionnelle.

Quatrièmement, et ce sera mon dernier point, le développement de la pêche électrique et son financement public sont contraires aux objectifs réglementaires européens. Le règlement de base de la Politique commune de la pêche adopté en 2013 fixe à l'Union l'objectif de restaurer les stocks halieutiques et de mettre fin à la surpêche d'ici 2020 au plus tard. La Directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » dicte de « préserver les écosystèmes marins » et précise que « cette approche doit prendre en compte les zones protégées ». En outre, dans le cadre des objectifs de développement durable adoptés par l'Assemblée générale des Nations unies en 2015, l'Europe s'est engagée, d'ici 2020, à « mettre un terme à la surpêche » et « aux pratiques de pêche destructrices ».

En conclusion, mes chers collègues, étant très impliqué dans la défense des pêcheurs français victimes d'une pêche électrique qu'ils rejettent, je tiens à vous faire part - avec votre permission - d'une analyse personnelle. La Commission européenne non seulement propose le maintien du statut dérogatoire actuellement en vigueur mais encore - un

comble ! - envisage maintenant son extension ! Comment expliquer cet acharnement de la Commission ? La réponse à mon humble avis, semble malheureusement évidente : la commission cherche à entériner le non-respect par les Néerlandais de cette règle des 5 % maximum autorisés - qu'elle a pourtant elle-même édictée - pour la pêche électrique. Un non-respect dont elle s'est rendue manifestement complice en la tolérant et, de ce fait, en refusant de la sanctionner comme c'était pourtant son devoir. Je tiens également à rappeler que le Parlement européen, le 16 janvier, a rejeté par son vote diverses dérogations techniques dommageables aux pêches françaises, notamment en matière de maillage, ce qui correspondrait à une dépense de 30 000 euros par bateau pour changer les filets. Une dépense impensable et irréalisable pour nos pêcheurs. La position du Gouvernement français se trouve confortée par le vote du Parlement européen du 16 janvier. La proposition de résolution européenne examinée aujourd'hui vient donc à point nommé pour soutenir les autorités françaises dans la procédure législative européenne qui suit son cours. Vous comprenez bien que la discussion avec Bruxelles ne sera pas facile. Il faudra toute la ténacité et la volonté de Stéphane Travert, notre Ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation, pour obtenir gain de cause. Il doit pouvoir compter sur le soutien de la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale sur cette question.

**Mme la Présidente Sabine Thillaye.** Merci monsieur le rapporteur pour votre analyse de ce sujet qui a un fort impact environnemental et économique. Quelle est, selon vous, la raison du revirement de la position de la Commission européenne, d'une interdiction complète vers ce statut dérogatoire qui a en plus été outrepassé ? Comment expliquer l'attitude de la Commission ?

**Mme Liliana Tanguy.** Merci, cher collègue, pour cet exposé. Je souhaite intervenir sur l'enjeu central des maillages des filets de pêche. J'ai cru comprendre qu'en ayant voté contre la pêche électrique, le Parlement européen a aussi adopté une mesure pour réduire le maillage des filets des pêcheurs français de 20 centimètres. C'est une problématique qui concerne une grande partie de nos pêcheurs, pas seulement les bretons, puisqu'ils devront remplacer leurs maillages et leurs engins de pêche. Si les dérogations françaises devaient être remises en cause définitivement, cela pose la question de l'impossibilité pour les pêcheurs d'appliquer et de respecter la nouvelle règle. Pensez-vous qu'il soit possible d'alerter rapidement le ministère à ce sujet pour montrer notre détermination car il me semble qu'il faut maintenir cette dérogation absolument nécessaire à notre pêche ?

**Mme Maina Saige.** Merci, Monsieur le Rapporteur pour le travail effectué et pour la présentation de cette proposition de résolution. La France a le deuxième domaine maritime mondial et doit être exemplaire, montrer un certain cap dans la protection de la biodiversité. Notre océan n'est pas seulement réductible aux aspects économiques, c'est aussi le poumon du monde : c'est le premier régulateur du climat, il absorbe plus de 90 % des chaleurs aujourd'hui dégagées par les gaz à effet de serre et c'est une respiration sur deux, 50 % de l'oxygène que nous respirons ensemble aujourd'hui. Pour toutes ces raisons, il faut prendre conscience que c'est un écosystème que l'on doit tous protéger. Bien évidemment, c'est aussi une source de revenus économiques mais il faut bien gérer cette ressource et je crois utile de le rappeler en amont de notre résolution.

Il faut repositionner le débat : l'océan est un espace environnemental gravement menacé et on le voit aujourd'hui avec la question de la pêche électrique. Je suis l'élue d'un grand territoire océanique. La zone économique exclusive (ZEE) polynésienne, c'est la moitié de la ZEE française, 5,5 millions de km<sup>2</sup> d'espace maritime. Nous avons une histoire et un lien particuliers avec l'Océan et il me semble incompréhensible que l'Europe puisse tolérer en

2018 cette pratique barbare qu'est la pêche électrique. C'est une honte ! Même la Chine a interdit ce type de pêche. Je souhaitais vous sensibiliser sur ce sujet et je voudrais que le message que nous portons aujourd'hui puisse insister sur ces aspects.

Vous le disiez, Mme la Présidente, il est difficile de comprendre le revirement qui s'est opéré en Europe et qui est grave et dangereux. Je vous rappelle également que lors du vote au Parlement européen, 200 députés européens ont voté pour la pêche électrique. Je voudrais que l'on ait une action particulière envers ces personnes : il faut les informer car il me semble qu'il y a un manque de prise de conscience de la situation et de la gravité des impacts. D'autant que vous le rappeliez, monsieur le Rapporteur, il n'y a une certaine opacité sur cette pratique. Il n'y a pas eu d'étude d'impact et il y a très peu de chiffres disponibles.

Je termine sur un dernier point qui concerne la question du chalutage et des pratiques de pêche encore tolérées par la France. Depuis 1996, nous avons refermé l'espace de la ZEE polynésienne. Vous savez que deux tiers de la ZEE française est dans le Pacifique et n'est donc pas soumise à la réglementation européenne. Aujourd'hui, quand je vois ce qui s'y passe, je m'en réjouis. Depuis longtemps, nous ciblons les tailles des poissons. Je comprends la nécessité de prendre en considération les enjeux économiques de la pêche mais il faut également se poser les bonnes questions et avoir une vision de long terme. Il y a une vraie problématique de surpêche en Europe et le maintien du maillage actuel permettrait aux générations futures de continuer à pouvoir bénéficier de cette ressource. Je m'associe à ce qui a été dit sur la nécessité d'interdire la pêche électrique, mais je demande à ce que nous puissions également ouvrir le débat sur la question des modes de pêche des bateaux français.

**M. Vincent Bru.** Je félicite à mon tour le Rapporteur pour son travail et je m'associe assez largement aux propos qui viennent d'être tenus par notre collègue. Nous sommes très heureux que le Parlement européen ait eu le courage, le 16 janvier dernier, de voter à une large majorité en faveur d'une interdiction stricte de la pêche électrique. Vous avez rappelé les chiffres, Monsieur le Rapporteur : 404 voix pour et 232 voix contre. 232, c'est effectivement beaucoup et il faut encore ajouter à cela les 40 abstentions. Nous saluons également le courage du Parlement européen qui s'est opposé à la Commission européenne qui proposait de prolonger cette dérogation et qui envisageait même de l'étendre. C'est extrêmement grave, car cela remet en cause la préservation de la biodiversité marine. Je viens d'une circonscription très impliquée dans la pêche et je sais que les enjeux sont importants sur tout notre territoire. C'est la raison pour laquelle le Groupe Mouvement Démocrate et Apparentés et apparentés s'associe pleinement à cette proposition de résolution européenne et la votera, y compris l'amendement que vous nous proposerez dans un instant, Monsieur le Rapporteur.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Au nom du groupe Les Républicains, je remercie également le Rapporteur pour ses travaux. Je crois qu'il y a une vraie unanimité entre les groupes politiques pour saluer le vote du Parlement européen et la tonalité de ce rapport. C'est un sujet que je partage avec le rapporteur, étant tous les deux élus côtiers entre les Pays-Bas et les ports de Calais et Boulogne. Au-delà de la tribune cosignée par des représentants de tous les groupes parlementaires, c'est la mobilisation de tous les acteurs qui a pu permettre d'aboutir à ce vote au Parlement européen, malgré quelques oppositions. Je tiens à saluer le travail d'Alain Cadec, Président de la commission pêche du Parlement européen, qui a particulièrement porté ce dossier.

Ma question concerne les stocks de poissons sur nos côtes. Vous avez expliqué, Monsieur le Rapporteur, que les stocks de poisson avaient diminué en raison de la surpêche.

L'une des revendications des pêcheurs qui ont bloqué les ports de Calais, Boulogne et Dunkerque le 25 janvier dernier est une demande d'accompagnement de la part des autorités françaises le temps que les stocks se reforment, afin d'atténuer les effets de la pratique de la pêche électrique par les Néerlandais sur nos côtes. De mémoire, la demande est de 30 000 euros par bateau et je voudrais savoir si vous avez pu avoir connaissance, lors de vos auditions, de la position du Gouvernement français sur cette demande.

**Mme Danièle Obono.** Le groupe La France insoumise s'associe également à cette proposition de résolution, qui va dans le sens de ce qui a été fait au Parlement européen et qui est une bataille qui a engagé beaucoup d'acteurs, à l'initiative notamment de notre collègue Younous Omarjee qui s'occupe de ces questions depuis de nombreuses années. Plusieurs dimensions ont été évoquées, au niveau économique comme au niveau écologique, et je souscris à ce qui a été dit sur l'importance de la ressource environnementale maritime et des responsabilités de la France en tant que territoire marin de premier rang. Nous soutenons donc cette résolution et la voterons.

**M. Thierry Michels.** Je souscris à mon tour à tout ce qui a été dit et félicite le Rapporteur de s'être saisi de cette question. Nous avons besoin d'une gestion durable des ressources halieutiques et de la mer de manière plus générale. C'est un sujet sur lequel nous devons tous faire preuve de plus de pédagogie et je pense que c'est un sujet qui pourrait être abordé dans le cadre des consultations citoyennes pour faire prendre conscience aux citoyens de la nécessité de réfléchir et de travailler sur ces questions avec l'avenir en tête. Je m'interroge sur le rôle de régulateur de la Commission européenne et sur le contrôle du respect des règles qu'elle a elle-même édictées. On a parlé de cette expérimentation de 5 % qui s'est finalement transformée en une pratique généralisée. J'aimerais vous entendre sur les pistes qui pourraient être évoquées pour améliorer cette gouvernance et faire respecter les règles édictées dans le sens du bien commun.

**Mme Aude Bono-Vandorme.** Lutter contre le revirement de la position de la Commission est un beau et noble combat. Il en va de nos valeurs. Je poserai deux questions, portant en premier lieu sur les conséquences économiques de l'interdiction de la pêche électrique pour l'économie néerlandaise, en second lieu sur le pouvoir d'influence des Pays-Bas dans la décision européenne.

**M. Jean-Pierre Pont, rapporteur.** Je ne suis pas certain de pouvoir vous apporter des réponses entièrement rassurantes, chers collègues. Madame la Présidente, la Commission européenne a indéniablement adopté une position surprenante, dans la mesure où elle a toléré le dépassement par les Pays-Bas de la dérogation des 5 % autorisés. La pêche électrique concerne ainsi 84 bateaux néerlandais au lieu des 15 initialement autorisés. Les Néerlandais affirment avoir obtenu des accords sur ce point, dont il n'y a cependant aucune trace écrite. Les deux arguments en faveur d'une telle pêche s'appuient, d'une part, sur une consommation de carburant, certes inférieure de 45 % par rapport à la consommation d'un chalutier classique, et, d'autre part, sur le moindre dommage porté aux fonds marins dès lors que les électrodes des bateaux ne raclent pas les fonds. Malheureusement, les résultats d'une étude scientifique actuellement en cours de réalisation au sein d'un organisme comparable au Conseil international pour l'Exploration de la mer (CIEM) ne seront pas disponibles avant la fin 2019. La Commission souhaite disposer des conclusions de cette étude pour arrêter sa position en laissant faire dans l'intervalle les pêcheurs néerlandais. Elle envisage d'élargir le cas échéant le recours à une telle pratique à hauteur de 25 % de la flotte. Il est toutefois probable que plusieurs États membres s'opposent à une telle position.

Ainsi que l'a indiqué Mme Tanguy, il ne faut pas négliger le fait que le Parlement européen ait voté non seulement contre la poursuite des dérogations accordées à la pêche électrique, mais également contre une série de dérogations dont certaines bénéficient à la France, telle la possibilité de conserver un maillage des filets inférieur de 20 centimètres à la taille fixée par le Règlement européen. Si cette dernière dérogation venait à être effectivement supprimée, l'on devrait s'attendre à de vives réactions de la part des fileyeurs depuis les Hauts-de-France jusqu'à la Bretagne, et au-delà, au blocage de plusieurs ports outre celui de Calais. Lors du trilogue qui se déroulera à la fin de l'année, on ne peut donc exclure que ces dérogations fassent l'objet d'un marchandage, avec le maintien, jusqu'à l'obtention des résultats de l'étude scientifique en cours, de la dérogation à hauteur de 5 % en faveur de la pêche électrique, en contrepartie de celui de la dérogation relative au maillage des filets. Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, qui a reçu des représentants des fileyeurs, suit ces questions avec attention.

Soulignons à quel point la mer est le poumon de la planète : non seulement elle nous donne de l'oxygène mais encore elle absorbe le gaz carbonique. Les directives européennes ne s'appliquant pas aux territoires d'outre-mer, il est loisible d'y pratiquer une pêche à la fois économique et écologique, ce qui permet d'éviter certaines prises excessives de poisson.

Il faut savoir qu'en mer du Nord, la pêche à la senne est toujours pratiquée, alors qu'elle se révèle être assez destructrice. À cet égard, les Néerlandais ont menacé de la substituer à la pratique de la pêche électrique, si celle-ci venait à être interdite.

Pour en revenir au vote du Parlement européen du 16 janvier dernier, le nombre d'abstentions s'est certes élevé à 40. L'abstention est bien souvent inévitable, quel que soit l'objet du vote. L'obtention de 40 voix supplémentaires n'aurait de toute manière pas permis d'atteindre la majorité. Grâce à leur action de lobbying, les Néerlandais sont en effet parvenus à faire voter 232 eurodéputés en faveur de la poursuite de la pêche électrique. Alors même que la pêche continue à être pratiquée de plusieurs manières, mareyeurs, senneurs, chalutiers, et tenants d'autres méthodes ne se sont pas joints au mouvement des fileyeurs qui ont bloqué le port de Boulogne-sur-Mer. En revanche, si l'on devait revenir sur la dérogation relative au maillage des chalutiers, il faudrait s'attendre à une réaction plus générale et à un mouvement de blocage de tous les ports.

S'agissant de l'accompagnement susceptible d'être mis en œuvre au profit des pêcheurs, une aide pourrait leur être apportée par la région. En revanche, une aide directe de l'État serait contraire à la réglementation européenne. Lorsqu'il a été reçu au ministère de l'Agriculture, M. Pinto, représentant des fileyeurs boulonnais, souhaitait avoir l'assurance que le Gouvernement français plaiderait, lors du trilogue, en faveur du maintien de l'interdiction de la pêche électrique en Europe.

Nous nous réjouissons du soutien apporté à la présente proposition de résolution par le groupe La France insoumise, nous avons pris l'attache de son président dès l'origine de cette initiative. Il faut bien avouer que la pêche dépasse les clivages politiques et que dans ce dossier, nous nous trouvons tous « embarqués sur le même bateau ».

La question du respect des règles renvoie à celle du contrôle effectué sur les bateaux. Or, il appartient à chaque État membre de contrôler sa propre flotte. Et, si les contrôles effectués par les autorités françaises sont stricts, il est permis de douter de la rigueur des contrôles dans d'autres États membres, les Pays-Bas ayant en particulier laisser dériver le

nombre de leurs bateaux. L'absence d'étude scientifique sur les effets des différents systèmes de pêche rend ce contrôle plus délicat. Paradoxalement la Commission, qui s'appuie sur des données scientifiques pour déterminer les quotas de pêche, n'y a pas eu recours pour réglementer les pratiques de la pêche.

S'agissant des arguments avancés par les Pays-Bas en faveur du maintien de l'autorisation de la pêche électrique, ils ne sont pas négligeables : en effet, le coût économique que représenteraient pour les pêcheurs néerlandais l'augmentation de la consommation de gasoil, la réduction des quantités de poissons pêchés et le réarmement de la flotte est élevé. Pour autant, les armateurs Néerlandais détiennent nombre de bateaux de haute mer stationnés dans des ports tels que celui de Boulogne-sur-Mer. À titre d'exemple, la flotte d'un distributeur comme Intermarché est sous armement néerlandais.

En définitive, la négociation au cours du trilogue requerra un grand talent diplomatique de la part du Gouvernement pour concilier les différentes dérogations et l'on ne peut exclure, à ce stade, un accord donnant-donnant concernant le maintien de la dérogation accordée à la pêche électrique en contrepartie de celle relative à la taille des filets. Souhaitons que la solution adoptée soit respectueuse du milieu marin et de l'écologie tout en permettant à nos marins pêcheurs de poursuivre leur activité. Quelle que soit la décision finale, il y a malheureusement lieu de s'inquiéter pour la pérennité de l'activité sur les côtes françaises.

**M. Didier Quentin.** Je souhaite apporter mon soutien à cette proposition de résolution en qualité de représentant d'un département maritime et d'une circonscription qui compte deux ports de pêche. S'ils ne peuvent bien évidemment pas rivaliser avec le port de Boulogne-sur-Mer en termes de capacité, l'activité n'y est cependant pas tout à fait négligeable : il s'agit de La Cotinière, dans l'île d'Oléron, premier port de pêche de Charente-Maritime, et de Royan, premier port de pêche français pour le prix du poisson au kilogramme. J'en profite également pour saluer notre ancien collègue Guy Lengagne, ancien maire de Boulogne-sur-Mer, avec lequel j'ai mené de nombreux combats pour défendre notre pêche.

Comme l'a rappelé le rapporteur, si les Néerlandais ne sont pas dépourvus d'arguments en faveur du maintien de la pêche électrique, il est permis de s'interroger sur la cohérence de certains de leurs comportements : j'en prends pour exemple leur attitude vis-à-vis des oies. Une manifestation a récemment rassemblé dans le département de la Charente-Maritime des chasseurs de l'ensemble de la côte Ouest en faveur du prolongement de quelques jours de l'autorisation de la chasse au gibier d'eau. En vertu d'un arrêté préfectoral est intervenu un prélèvement de seulement 52 oies. En parallèle, les Pays-Bas procèdent au gazage de milliers d'oies au motif que ces oiseaux détruiraient les cultures de tulipes.

**M. Jean-Pierre Pont, rapporteur.** Je souscris à votre analyse du comportement, paradoxal à bien des égards, des Pays-Bas, qui ont à l'endroit des poissons comme à celui des oiseaux une attitude destructrice à des fins purement économiques.

**Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission.** La question de la pêche électrique soulève des interrogations sur le fonctionnement des institutions de l'Union européenne. Face à l'abus de droit d'un État membre, l'absence de réaction des autorités communautaires ne manque pas de nous interpeller. N'y aurait-il pas eu motif pour la Commission de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne en manquement contre les Pays-Bas ? N'y aurait-il pas moyen pour la France d'effectuer un recours en carence contre la Commission ?

**M. Benoit Simian.** Je souscris aux propos de mon collègue de la Charente-Maritime. On peut assurément faire un parallèle, concernant la position des Pays-Bas, entre la pêche électrique et le gazage des oies. Ce dernier point appelle une réflexion sur la directive oiseaux qui ne manque pas de soulever des difficultés.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Il convient de replacer le sujet de la chasse au gibier d'eau dans son contexte. Il s'agit d'un débat franco-français autour de la position du ministre de la transition écologique et solidaire de ne pas autoriser en France sa prolongation au mois de février. Au fil des années, une certaine tolérance avait été constatée au sein des associations de chasseurs maritimes, dont la plus puissante se trouve dans ma circonscription. Par ailleurs, on observe une certaine dichotomie dans l'attitude néerlandaise s'agissant du gazage des oies.

**M. Jean-Pierre Pont, rapporteur.** Pour en revenir à la question des poissons, je tiens à préciser que l'association Bloom, qui est, avec nos marins pêcheurs, à l'origine de la campagne d'information auprès du Parlement européen, a déposé un recours contre la Commission. De fait, le fonctionnement de la Commission soulève des interrogations et il conviendrait d'examiner quelles sont ses méthodes de travail, notamment concernant la prise en compte des expertises scientifiques.

A l'issue de la discussion générale, la Commission a autorisé la publication du présent rapport.

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Nous passons maintenant à l'examen de la proposition de résolution, sur laquelle un amendement a été déposé par le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Pont, rapporteur.** Il s'agit d'une précision, madame la Présidente, qui vise à rappeler, pour s'en féliciter, le vote intervenu au Parlement européen en séance plénière sur cette question le 16 janvier dernier.

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Je mets aux voix l'amendement n° 1.

*L'amendement est adopté.*

La commission adopte, à l'unanimité, la proposition de résolution européenne ainsi modifiée.

*« L'Assemblée nationale,*

*Vu l'article 88-4 de la Constitution,*

*Vu les articles 38 et 43 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la conservation des ressources halieutiques et à la protection des écosystèmes marins par des mesures techniques, modifiant les règlements du Conseil (CE) n° 1967/2006, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1224/2009 et les règlements (UE) n° 1343/2011 et (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 894/97, (CE) n° 850/98, (CE) n° 2549/2000, (CE) n° 54/2002, (CE) n° 812/2004 et (CE) n° 2187/2005 (2016/0074(COD)),*

*Vu la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin,*

*Vu l'avis scientifique du Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM) en date du 4 février 2016,*

*Considérant que les méthodes de pêche marine doivent se garder d'avoir des effets dommageables sur les habitats sensibles, les espèces non ciblées et l'ensemble de l'écosystème marin,*

*Constatant que l'absence d'effets négatifs de la pratique de la pêche à l'aide de chaluts à perche associée à l'utilisation du courant électrique impulsionnel, sur les habitats sensibles, les espèces non ciblées et l'ensemble de l'écosystème marin, est contestée,*

*Se félicite du vote du Parlement européen intervenu en séance plénière le 16 janvier 2018 et souhaite que les autorités françaises s'opposent à l'autorisation de cette technique, sous toutes ses formes, y compris dans le cadre du maintien ou d'une prorogation des dérogations actuelles. »*

### **III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 et 88-6 de la Constitution**

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

#### **- Textes « approuvés avec réserves »**

La Commission *a approuvé avec réserves* les textes suivants :

##### **➤ ENVIRONNEMENT - SANTÉ ENVIRONNEMENTALE**

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs (**COM(2017) 279 final – E 12125**).

##### **➤ TRANSPORTS - POLITIQUE SPATIALE**

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (**COM(2017) 275 final – E 12122**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des

temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (**COM(2017) 277 final – E 12123**).

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (**COM(2017) 278 final – E 12124**).

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1071/2009 et le règlement (CE) n° 1072/2009 en vue de les adapter aux évolutions du secteur (**COM(2017) 281 final – E 12126**).

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (**COM(2017) 282 final – E 12127**).

- Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en ce qui concerne certaines dispositions concernant la taxation des véhicules (**COM(2017) 276 final – E 12150**).

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (**COM(2017) 280 final – E 12151**).

#### ● Textes « actés »

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission *a pris acte* des textes suivants :

#### ➤ ENVIRONNEMENT - SANTÉ ENVIRONNEMENTALE

- Décision (UE) de la Commission concernant le document de référence sectoriel relatif aux meilleures pratiques de management environnemental, aux indicateurs de performance environnementale spécifiques et aux repères d'excellence pour le secteur de l'administration publique au titre du règlement (CE) n° 1221/2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS) (**D054598/01 - E 12746**).

#### ➤ ESPACE LIBERTÉ SÉCURITÉ JUSTICE

- Décision du Conseil concernant la mise en application en République de Bulgarie et en Roumanie des dispositions restantes de l'acquis de Schengen relatives au système d'information Schengen (**15820/17 – E 12692**).

- Proposition de décision du Conseil établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et la République d'Azerbaïdjan visant à faciliter la délivrance de visas, en ce qui concerne l'adoption de lignes directrices communes pour la mise en œuvre de l'accord (**COM(2018) 7 final – E 12697**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2017 de l'application, par la Suède, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la protection des données (**COM(2018) 90 final LIMITE – E 12750**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2016 de l'application, par la France, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière (**COM(2018) 100 final LIMITE – E 12751**).

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2017 de l'application, par l'Islande, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière (**COM(2018) 103 final LIMITE – E 12752**).

#### ➤ *TRANSPORTS - POLITIQUE SPATIALE*

- Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations en vue de conclure un accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur les modalités et conditions régissant la fourniture de services de renforcement satellitaire en Ukraine sur la base du programme européen de navigation par satellite EGNOS (**COM(2017) 816 final RESTREINT – E 12695**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de la modification n° 1 du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne (**COM(2018) 27 final – E 12728**).

- Règlement (UE) de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés (**D053477/02 - E 12729**).

- Règlement (UE) de la Commission rectifiant la version polonaise du règlement (UE) n° 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (**D054617/01 – E 12754**).

#### ● **Textes « actés » de manière tacite**

##### **Accords tacites de la Commission, du fait de la nature du texte**

En application de la procédure d'approbation tacite, dite procédure 72 heures, adoptée par la Commission, celle-ci *a approuvé tacitement* les documents suivants :

➤ *INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES*

- Décision du Conseil portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République italienne (**5666/18 – E 12765**).

**Accords tacites de la Commission liés au calendrier d'adoption par le Conseil**

La Commission a également pris acte de la levée tacite de la réserve parlementaire, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *POLITIQUE ÉTRANGÈRE ET DE SÉCURITÉ COMMUNE (PESC)*

- Décision d'exécution du Conseil mettant en œuvre la décision (PESC) 2015/740 concernant des mesures restrictives en raison de la situation au Soudan du Sud (**5713/18 LIMITE – E 12756**).

- Règlement d'exécution du Conseil mettant en œuvre l'article 22, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/735 concernant des mesures restrictives eu égard à la situation au Soudan du Sud (**5717/18 LIMITE – E 12757**).

- Décision d'exécution du Conseil mettant en œuvre la décision (PESC) 2015/1333 concernant des mesures restrictives en raison de la situation en Libye (**5739/18 LIMITE – E 12758**).

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a déclaré conformes au principe de subsidiarité les textes suivants transmis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution :

➤ *ENVIRONNEMENT - SANTÉ ENVIRONNEMENTALE*

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE (**COM(2018) 33 final – E 12735**)

➤ *TRANSPORTS*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (**COM(2017) 676 final - E 12749**)

*La séance est levée à 11 h 31.*

## **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - M. Patrice Anato, M. Pieyre-Alexandre Anglade, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Vincent Bru, Mme Marguerite Deprez-Audebert, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Carole Grandjean, Mme Christine Hennion, M. Jérôme Lambert, M. Thierry Michels, Mme Danièle Obono, M. Damien Pichereau, M. Jean-Pierre Pont, M. Didier Quentin, Mme Maina Sage, M. Benoit Simian, Mme Liliana Tanguy, Mme Sabine Thillaye

*Excusés.* - Mme Sophie Auconie, M. Jean-Louis Bourlanges, Mme Coralie Dubost, Mme Valérie Gomez-Bassac, M. Michel Herbillon, Mme Marietta Karamanli, Mme Constance Le Grip, Mme Nicole Le Peih, M. Ludovic Mendes, M. Joaquim Pueyo