

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V ° L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires européennes

Jeudi  
15 novembre 2018  
10 heures

### Compte rendu n° 65

- I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau sur le paquet Mobilité 3 assorti de conclusions ..... 3
- II. Communication des référents de la commission des affaires étrangères et du référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le règlement européen sur les corridors maritimes..... 12
- III. Nomination d'un rapporteur ..... 19
- IV. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution..... 19

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





# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

**Jeudi 15 novembre 2018**

**Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission**

*La séance est ouverte à 10 h 06.*

## **I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau sur le paquet Mobilité 3 assorti de conclusions**

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Nous examinons aujourd'hui un nouvel élément du processus de refonte du secteur européen des transports routiers. Encore un, me direz-vous ! La Commission européenne a fait le choix de présenter ses initiatives de manière échelonnée en mai, novembre 2017 et mai 2018. Complétant le processus de refonte du secteur européen des transports pour une mobilité plus sûre et plus propre, le troisième « paquet Mobilité » comporte notamment le dernier élément de la « Mobilité propre » relative au système européen de lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport routier et le renforcement de l'étiquetage énergétique des pneumatiques ; un volet « gestion des infrastructures » dont l'élément notable est la proposition de règlement visant à rationaliser les procédures de délivrance de permis pour les projets prioritaires du réseau central du réseau transeuropéen de transport et une révision de la directive sur la sécurité des infrastructures ; et enfin, un volet « Mobilité connectée et automatisée », avec un règlement sur la sécurité des véhicules et des piétons et une directive sur la sécurité des infrastructures pour faciliter la mobilité automatisée. La transition vers des transports routiers innovants, sûrs, durable est une priorité affirmée de la Présidence autrichienne. Et la feuille de route du ministère de la transition écologique et solidaire à l'occasion du comité interministériel du 29 octobre dernier inclut en priorité la mise en œuvre du « Plan Climat » de juillet 2017. Ce troisième ensemble de textes porte une partie de la traduction concrète des engagements que nous portons.

S'agissant du Premier volet, la « Mobilité propre », la proposition sur les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant des véhicules lourds neufs mis sur le marché européen est le « troisième étage » du mécanisme proposé par la Commission, après deux textes déjà adoptés relatifs à la définition ainsi qu'à la surveillance et la consommation des émissions de CO<sub>2</sub> et de carburant. Des standards ont déjà été mis en place dans les principaux pays producteurs. Si l'Europe reste à la traîne, les véhicules propres du futur ne seront ni développés ni construits dans l'Union européenne. Pour la première fois, les émissions de ces véhicules seront encadrées, mesurées et surveillées d'une manière normalisée, et il faut s'en féliciter !

Mais le signal donné reste un « signal faible ». S'agissant des objectifs, la Commission européenne s'est voulue prudente et revendique une approche réaliste. Elle propose ainsi un objectif contraignant de 15 % de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour 2025 et un objectif indicatif d'au moins 30 % pour 2030, soumis à une confirmation dans le cadre

de la clause de revue de 2022. Or le premier objectif est d'ores et déjà à portée de main avec les technologies existantes, et la Commission laisse en plus une brèche quant à la définition des niveaux de 2019 qui doivent servir de base de référence. Quant au second, il est lui aussi peu ambitieux, fondé sur une approche très conservatrice quant aux véhicules à carburants alternatifs, alors même que nous voyons sur le terrain le déploiement concret des infrastructures prévues par la directive de 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, qu'il s'agisse du développement des bornes électriques ou du plan Hydrogène. Enfin, l'horizon est un peu « rétréci », puisqu'il s'arrête à 2030, c'est-à-dire... demain !

Ces objectifs sont contestés par l'industrie, craints par les transporteurs et jugés insuffisants par les ONG. Une partie des États membres – dont la France –, et le Parlement européen veulent en rehausser le niveau d'ambition. C'est indispensable. La communication de suivi de son excellent rapport sur la transition énergétique, faite le 4 octobre dernier par notre collègue Thierry Michels, signalait à notre attention la publication annoncée du rapport du GIEC sur les conséquences concrètes du dérèglement climatique. Le Conseil Environnement du 9 octobre dernier avait à son ordre du jour un rehaussement des engagements de l'Union européenne sur les émissions de gaz à effet de serre à la COP24, qui doit se dérouler en décembre en Pologne, et une mise en œuvre concrète de nos objectifs de réduction, avec le sujet de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers du paquet Mobilité 2.

Renforcer nos exigences en matière d'émissions de gaz à effet de serre issus du transport routier, cela signifie aussi une baisse de la consommation de carburant, c'est donc bon pour la Planète, notre santé et nos entreprises. Mais c'est aussi bon pour les constructeurs, l'exemple des bus suffit à le démontrer. Si nous donnons un cap trop faible, ce sont les constructeurs chinois qui seront gagnants. Il faut donc viser plus haut, avec des objectifs respectifs de -20 % en 2025 et -35 % en 2030. C'est la position adoptée hier en plénière au Parlement européen et je m'en félicite. Il faut viser plus loin, en prévoyant d'ores et déjà un objectif additionnel en 2050, en ligne d'ailleurs avec le Plan Climat du Gouvernement pour atteindre la neutralité carbone à cet horizon. C'est cette visibilité de long terme qui, compte tenu des cycles de production plus longs et des kilométrages très nettement supérieurs pour les véhicules lourds, permettra aux constructeurs d'établir une trajectoire industrielle pérenne, en particulier de déploiement de motorisation alternative au diesel. quoi qu'ils en disent ! L'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) préconise en effet une baisse deux fois moins rapide, avec respectivement -7 % et -16 %.

S'agissant des véhicules concernés, je suis dubitatif : les cars et autobus et les véhicules professionnels ne sont concernés que par le mécanisme incitatif de « supercrédit ». Nous nous sommes fixés, avec la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte, des objectifs nationaux pour des autobus et autocars à faibles émissions, je regrette donc que l'Union soit ici moins ambitieuse !

Les États membres agissent, la preuve la plus récente pour ce qui nous concerne, c'est le projet de loi de finances pour 2019, et les mesures de soutien à la prime à la conversion pour aider nos compatriotes, notamment les plus modestes, qui souhaitent acheter un véhicule neuf ou d'occasion qui consomme et pollue moins. Déjà renforcée au cours de nos discussions budgétaires de première partie, le Premier Ministre a annoncé hier qu'elle passerait à 4 000 euros pour un foyer non imposable ! Quant à la proposition de règlement sur l'étiquetage des pneumatiques, la mise à jour proposée par la Commission introduit de nouveaux critères de notation. Outre un renforcement des informations de sécurité, elle

propose d'inclure le paramètre de l'abrasion. C'est une avancée, car l'abrasion des pneumatiques est une source majeure de rejet de microplastiques dans l'environnement et d'émissions de particules fines. La Commission agit, les États membres aussi, nous le verrons très bientôt avec le projet de loi sur les Mobilités, qui doit être présenté en Conseil des ministres le 27 novembre, et dont le dispositif de « Zones à Faibles Émissions » est une des solutions proposées pour résoudre le sujet des dépassements de normes de pollution atmosphériques qui nous a valu une saisine de la Cour de Justice de l'Union européenne.

Deuxième volet de ce Paquet, la question des infrastructures. Depuis 2013, la politique de l'Union européenne en matière d'infrastructures de transport prévoit une structure à deux niveaux pour les grands axes, avec la mise en place d'un réseau global à horizon 2050 et d'un réseau central, à horizon 2030, qui rassemble les parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour les flux de transport européens et mondiaux. En outre, neuf corridors multimodaux principaux, avec un coordinateur, ont été établis pour faciliter la mise en œuvre coordonnée de projets situés sur le réseau central de ce réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Mettre en œuvre un tel réseau rencontre bien évidemment des obstacles. Le coût, d'environ 500 milliards d'euros, dans un contexte de contrainte budgétaire forte, en est un, mais il y a aussi la longueur et la diversité des procédures. C'est ce point que la Commission vise. Elle propose d'agir à la fois sur les procédures d'octroi de permis, avec la mise en place d'un guichet décisionnaire unique national pour la délivrance des autorisations, le délai pour l'octroi des autorisations possibles, fixé à trois ans au maximum, recours exclus, et enfin les règles applicables en matière de marchés publics, pour les projets transfrontaliers.

Si l'objectif poursuivi – garantir la réalisation du réseau central d'ici à 2030 – est justifié, les moyens retenus pour y arriver sont eux inadéquats à mes yeux. Les retards sont incontestables. Mais ce n'est pas seulement une question de procédures administratives. D'abord, les États membres ont agi, sans attendre la Commission européenne, ainsi, la France a mis en place une autorisation environnementale unique. D'autres causes expliquent l'allongement des délais, qu'il s'agisse des procédures judiciaires ouvertes par les opposants aux projets, des exigences des législations environnementales, comme l'impact environnemental, de la nature physique du terrain ou bien même de changements politiques. Le projet de tunnel Lyon-Turin, inscrit parmi les projets prioritaires du réseau transeuropéen depuis 1994, est un bon exemple.

Il est exact que tout retard entraîne des coûts supplémentaires, voire fragilise parfois les montages juridiques et financiers. Mais les États membres sont attachés à réaliser les projets dans les meilleurs délais, ne serait-ce que pour ne pas perdre les financements européens concernés !

La durée moyenne entre le début d'un projet et l'obtention des autorisations est de huit ans, selon le rapporteur du texte au Parlement européen, Dominique Riquet, que j'ai rencontré. La Commission propose, arbitrairement, mécaniquement, trois ans, en étant particulièrement floue sur le type de procédures à prendre en compte, la définition permettant d'inclure à la fois les appels d'offres, les expropriations, les consultations publiques, les décisions de l'autorité environnementale, etc. Je comprends la préoccupation mais il faut absolument que la nature des décisions concernées soit clarifiée, ainsi que l'articulation attendue des compétences des différentes autorités concernées, la notion de coordination avancée par la Commission étant antinomique avec le concept de « décision globale », et que le délai maximum retenu soit réaliste.

Deuxième texte du « paquet » sur les infrastructures, la proposition de directive concerne, elle, la gestion de la sécurité. Dans la *Déclaration de La Valette sur la sécurité routière de mars 2017*, les gouvernements des États membres se sont engagés à réduire encore la mortalité et le nombre de blessés graves sur les routes et ils ont demandé à la Commission européenne de coordonner les actions. Cette dernière présente ici en réponse deux propositions pour favoriser la réalisation de cet objectif de sécurité routière.

La première est le règlement sur les normes de sécurité des véhicules homologués dans l'Union européenne, afin qu'elles portent sur les dispositifs de sécurité les plus récents. Je crois que nous serons tous sensibles au fait que la Commission demande une amélioration de la visibilité directe des usagers vulnérables après le terrible accident survenu devant notre Assemblée. On peut toutefois être plus ambitieux, en y intégrant les véhicules utilitaires légers et en accélérant d'un an l'application. Je pense, de plus, opportun d'introduire un « outil pédagogique » pour traiter le phénomène de surcharge des véhicules utilitaires légers suite à la mission gouvernementale qui m'avait été confiée. Cela permettrait au conducteur d'éviter une surcharge très souvent par méconnaissance du poids réel des marchandises transportées, surcharge qui est un facteur aggravant en cas d'accident routier. Un tel outil facilitera, à terme, le contrôle et la sanction.

La deuxième proposition est la directive qui vise à améliorer la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Elle se caractérise notamment par une extension notable du champ d'application actuel, au-delà du seul RTE-T, une nouvelle approche proactive et fondée sur un concept de sécurité intrinsèque des infrastructures et, enfin, la fixation d'exigences générales de performance en matière de signalisation et de marquage. Les États membres surveillent déjà leurs infrastructures, comme en témoigne, pour la France, le rapport remis cette année sur l'état des 12 000 km d'autoroutes et de routes gérées par l'État et les mesures déjà prises dans le projet de loi de finances pour 2019. Certes, cela est fait de manière inégale selon les États membres, mais des progrès dans un cadre constant apporteront déjà un résultat notable, il faut donc améliorer la mise en œuvre de la directive.

Pour la Commission européenne, le droit des citoyens à voyager partout dans l'Union légitime une action d'uniformisation. La plupart des États membres, et notamment la France, considèrent toutefois que se pose ici un problème de proportionnalité. Il faut bien avoir à l'esprit que le réseau « national » couvert aujourd'hui ne représente que 2 % du réseau français. Le reste des 15 % du réseau visé par la Commission concerne des routes gérées par les collectivités locales, qui devront donc mettre en œuvre ces nouvelles exigences de maintenance et d'amélioration des routes posées par la directive, sans que la Commission ne propose de moyens financiers européens. Il me semble judicieux de laisser plutôt les États membres définir eux-mêmes les réseaux entrant dans le champ, étant les plus à même d'évaluer l'intérêt d'inclure telle ou telle route compte tenu du volume de trafic, des circonstances particulières. Quant à la nouvelle approche proposée, la Commission privilégie une approche théorique, ce qui a pour conséquence de partir du postulat que toutes les infrastructures sont potentiellement une source d'insécurité routière. Or, seuls 3 % des accidents trouvent leur cause directe dans l'infrastructure routière. Combinée aux éléments contraignants de classification du niveau de risque excessivement détaillés, cela représenterait un coût disproportionné. La DG MOVE avance un coût de 50 euros au kilomètre, mais les analyses poussées sur des sections ciblées coûtent aujourd'hui entre 1 000 et 1 600 euros du kilomètre en France ! Tout cela pour *in fine* intervenir sur des portions du réseau où le gestionnaire serait de toute façon intervenu.

Je crois pour ma part qu'il convient surtout d'intervenir à bon escient ! Je suis donc dubitatif sur la position retenue par la rapporteure italienne du Parlement européen, Mme Aiuto – mais je comprends bien pourquoi elle fait ses propositions compte tenu du drame survenu cet été à Gênes –, qui propose notamment d'inclure les routes urbaines principales et de créer un système, accessible en ligne, par lequel les usagers des routes pourraient notifier immédiatement de potentiels dangers, comme pour le trafic automobile avec certaines applications.

Enfin, sur la question des marquages et de la signalisation, la Commission souhaite en fait ici encadrer une partie des conditions de fonctionnement des véhicules autonomes, celles liées à la signalétique routière, compte tenu du besoin d'harmonisation pour permettre la circulation sur l'ensemble des routes européennes. L'idée sous-jacente de la Commission, avec ces deux textes, c'est bien de déployer plus facilement des systèmes de mobilité coopérative, connectée et automatisée. Ce point rencontre une large opposition des États membres, dont la France : en effet, il leur apparaît que le vecteur juridique est inapproprié.

Les règles internationales ont longtemps rendu impossible la circulation de véhicules autonomes, pour ceux des États qui en étaient signataires. Pour les autres, aucune limite n'entravait donc la recherche et surtout l'expérimentation en conditions réelles, indispensables pour accumuler les données nécessaires à l'intelligence artificielle. Nous avons là une incontestable distorsion de concurrence, entre l'Union européenne et ses concurrents internationaux mais aussi au sein même de l'Union européenne. Et l'industrie automobile européenne courrait le double risque d'une perte de savoir et de savoir-faire et de devoir se soumettre aux protocoles de communication entre véhicules ou avec l'infrastructure développés par d'autres que ses propres opérateurs. Avec des enjeux cruciaux pour les télécommunications, le traitement des données personnelles et la robotisation, l'Union n'est pas restée inactive, mais le Conseil Transport a constaté la nécessité d'une approche « plus coordonnée » entre États membres, avec sa Déclaration d'Amsterdam d'avril 2016, afin d'éviter la fragmentation juridique de l'espace européen, d'offrir un environnement favorable au secteur des télécommunications, et de proposer à l'industrie automobile un espace d'expérimentation en conditions réelles à grande échelle.

La France et la Commission ont chacune publié en mai dernier à quelques jours d'intervalle leur Stratégie pour le véhicule autonome, répondant ainsi au vœu exprimé dès le mois de mars par le Président de la République, pour lequel « *la voiture autonome [...] est une bataille essentielle [...]. Nous avons, en la matière, une stratégie française qui va donc se déployer, mais qui doit très rapidement devenir une stratégie franco-allemande et une stratégie européenne [...]. Si nous voulons garder l'équilibre européen et la capacité à réguler qui est la nôtre, il faut absolument construire ce cadre de régulation [...].* »

Il est clair que les réseaux doivent être interopérables pour pouvoir franchir les frontières sans s'arrêter net mais cette directive est un vecteur juridique inapproprié. La Commission européenne nous fait courir un risque de normalisation de dispositifs techniques qui pourraient se trouver en concurrence avec la réglementation élaborée dans les forums onusiens. Cette directive présuppose de surcroît que le marquage au sol sera un élément déterminant. C'est au véhicule autonome à s'adapter à l'infrastructure, et non l'inverse, si l'on veut favoriser un déploiement rapide.

Quels sont alors les contours du cadre européen tel qu'il apparaît souhaitable dans la Stratégie française présentée le 14 mai dernier, un cadre commun souple pour être

adaptable et robuste pour à la fois ne pas pénaliser les acteurs européens et être créateur des normes plutôt que simples exécutants des choix chinois ou américains ?

Premièrement, il faut tendre vers une harmonisation européenne pour ce qui touche à l'interopérabilité des systèmes et aux exigences communes de sécurité, notamment en matière d'homologation des véhicules. Un régime transitoire de portée européenne, à l'initiative de la Commission, permettant de définir le cadre d'homologation des véhicules automatisés est sans doute hors de portée, faute d'une coordination adéquate au niveau des directions générales de la Commission (4 sont concernées). Il est sans doute plus réaliste de concentrer nos efforts sur les forums onusiens, en demandant alors à l'Union européenne de coordonner les positions des États membres. Ce ne sera pas facile, car les États membres sont en fait peu coopératifs.

Deuxièmement, il faut respecter la subsidiarité pour ce qui touche aux priorités de cas d'usage et à la place des services de mobilité automatisée et connectée dans les politiques de déplacements, la gestion des réseaux et l'équipement des infrastructures.

Troisièmement, il faut dégager des financements européens pour les expérimentations et les projets pilotes, en partie mutualisés entre acteurs. Il importe que les autorités publiques, nationales et locales, soient bien représentées pour exprimer les attentes en matière de cas d'usage et de sécurité.

Quatrièmement, il convient d'assurer la transposabilité ou l'interopérabilité des modalités techniques d'échanges de données issues du véhicule autonome et connecté entre acteurs, publics et privés, afin notamment d'assurer la fluidité transfrontières.

Cinquièmement, l'examen des questions de responsabilité au niveau européen doit se faire, parce que cela aura des impacts directs, sur les textes dans le domaine des assurances par exemple. Une étude est d'ailleurs en cours à la Commission pour mieux évaluer l'impact sur le cadre réglementaire. La proposition de directive sur la gestion des infrastructures est un cas d'école : l'article 6 *quater* fait *in fine* porter la responsabilité, en cas d'accident, sur le gestionnaire d'infrastructures.

Telles sont les raisons pour lesquelles je vous propose d'adopter les conclusions dont le texte vous est soumis.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Merci pour vos explications et cette présentation. J'ai une question simple qui porte sur le deuxième point : le volet mobilité propre et la question des objectifs contraignants de réduction des émissions. Cet objectif, tel qu'il est proposé et apparemment voté au Parlement européen, est-il vraiment réaliste ? Ne s'agit-il pas plutôt d'un affichage politique et d'une façon d'engager le « bras de fer » avec certains pays ? Il peut aussi être question de rapport de force sur le paquet mobilité.

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Excellente question : j'étais justement encore hier avec des constructeurs pour évoquer ce point lors d'un colloque. La réponse est claire : oui, c'est un objectif réaliste, qui demande aux constructeurs d'accélérer et de mettre sur le marché plus rapidement – et avec un délai d'essai plus court qu'ils ne l'avaient prévu – certains véhicules et certaines énergies alternatives. Cela est toutefois possible et on peut espérer que l'objectif de neutralité carbone, soit atteint dès 2025 ou 2030. Certes il faut défendre notre industrie, y compris en France, mais il faut aussi que l'on soit contraignant pour ne pas se faire doubler par d'autres, notamment les Chinois, qui sont très en pointe en la



matière et pour l'instant beaucoup plus ambitieux que nous. Il faut éviter d'avoir de nouveaux constructeurs qui arrivent et inondent le marché et deviennent des concurrents extrêmement dangereux pour nos constructeurs.

À l'issue de ce débat, la commission a *autorisé* la publication du rapport d'information. Elle a *adopté* les conclusions suivantes :

*« La commission des Affaires européennes,*

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

*Vu les articles 90, 91, 100, 191 et 192 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (COM [2018] 277 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds (COM [2018] 284 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 (COM [2018] 286 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (COM [2018] 296 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (COM [2018] 274 final),*

*Vu la communication de la Commission européenne « Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions » (COM [2016] 501 final),*

*Vu la communication de la Commission européenne « En route vers la mobilité automatisée : une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur » (COM [2018] 283 final),*

*Vu la communication de la Commission européenne « L'Europe en mouvement – une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre » (COM [2018] 293 final),*

*Vu les Orientations stratégiques nationales pour l'action publique en faveur du développement des véhicules autonomes présentées le 14 mai 2018,*

*Considérant les enjeux climatiques, de santé publique et de politique industrielle liés aux émissions des véhicules lourds dans l'Union européenne,*

*Considérant l'apport indéniable que constituera la réalisation dans les délais impartis du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), mais aussi la grande hétérogénéité des projets de transports concernés et l'amélioration en cours des procédures au sein des États membres,*

*Considérant l'impérieuse nécessité de poursuivre les efforts entrepris pour réduire le nombre de tués et de blessés, notamment de blessés graves, sur les routes européennes, et à cette fin d'agir dans le cadre d'une stratégie d'action globale,*

● *Sur le volet « Mobilité propre » :*

- 1. Se félicite que les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds soient enfin encadrées, mesurées et surveillées d'une manière normalisée dans l'Union européenne ;*
- 2. Appelle toutefois les États membres à retenir les objectifs contraignants de réduction des émissions, plus ambitieux que ceux proposés par la Commission européenne, adoptés par le Parlement européen, soit -20 % en 2025 et -35 % en 2030, ainsi qu'à ajouter un objectif additionnel en 2050 permettant d'atteindre la neutralité carbone à cet horizon ;*
- 3. S'inquiète du mécanisme de « supercrédit » mis en place, pour les véhicules non couverts par l'objectif de réduction d'émissions, et appelle à la vigilance sur un éventuel amoindrissement par ce biais de l'ambition affichée ;*
- 4. Souhaite plus généralement que les réglementations traitant des limites d'émissions de CO<sub>2</sub>, d'émissions polluantes et d'efficacité énergétique fassent l'objet de propositions mieux coordonnées pour garantir une cohérence globale ;*

● *Sur le volet « Infrastructures » :*

- 5. Partage le souci de la Commission européenne de voir le réseau central du RTE-T achevé dans le délai fixé de 2030, mais s'interroge fortement sur la pertinence des moyens que cette dernière propose pour ce faire ; juge en particulier indispensable que :*
- 6. le champ d'application soit concentré sur les projets transfrontaliers,*
- 7. la nature des décisions ainsi que l'articulation attendue des compétences des différentes autorités concernées soient clarifiées afin que les procédures d'autorisation soient souples et adaptées à l'hétérogénéité des projets de transports,*
- 8. le délai maximum retenu soit réaliste et suffisant pour mener à bien les procédures d'autorisation en respectant les exigences liées à la complexité et la multiplicité des enjeux, notamment d'acceptabilité sociale ;*
- 9. Approuve et partage l'engagement de la Commission, du Parlement européen et des États membres à l'action pour réduire encore la mortalité et le nombre de blessés graves sur les routes ;*

**10.** *Salue la proposition de règlement modifiant les normes de sécurité des véhicules homologués dans l'Union européenne afin qu'elles portent sur les dispositifs de sécurité les plus récents ; suggère néanmoins de renforcer les propositions de la Commission européenne sur deux points : d'une part, raccourcir d'un an le délai prévu pour la mise en œuvre des différents dispositifs améliorant la visibilité des usagers vulnérables, tels que les cyclistes, et étendre aux véhicules utilitaires légers la mise en place des dispositifs visant à signaler la présence à proximité immédiate de ces usagers (alertes angle mort et collision) ; d'autre part, prévoir l'installation de dispositifs pédagogiques d'alerte à la surcharge des véhicules utilitaires légers, permettant de réduire ce facteur aggravant en cas d'accident routier, ainsi que leur développement pour faciliter, à terme, le contrôle et la sanction ;*

**11.** *S'interroge en revanche, s'agissant de la proposition de directive sur la gestion des infrastructures, sur la pertinence de son champ d'application et de l'approche préconisée ; juge préférable de laisser les États membres définir eux-mêmes les réseaux concernés, et appelle à une approche souple quant aux éléments de classification de ces derniers ;*

- *Sur les dispositions relatives aux véhicules autonomes :*

**12.** *Rappelle les contours du cadre européen tel qu'il apparaît souhaitable dans la Stratégie nationale pour le développement du véhicule autonome, et notamment la primauté à la subsidiarité pour ce qui touche à la gestion des réseaux et l'équipement des infrastructures, une harmonisation pour ce qui touche à l'interopérabilité des systèmes et aux exigences communes de sécurité, notamment en matière d'homologation des véhicules, et un examen approfondi au niveau européen des questions de responsabilité ;*

**13.** *Souligne à ce titre que la proposition de la Commission européenne en matière de marquage et de signalisation à destination des véhicules autonomes est à la fois prématurée et portée par un vecteur juridique inapproprié ; rappelle l'enjeu crucial d'un cadre commun à la fois souple, pour être adaptable, et robuste, afin de ne pas pénaliser les acteurs européens et de faire que l'Union européenne soit créatrice des normes, au lieu de les subir. »*

Par conséquent, la commission a levé la réserve parlementaire sur les cinq textes visés par les conclusions.

## **II. Communication des référents de la commission des affaires étrangères et du référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le règlement européen sur les corridors maritimes**

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** M. Bruno Dirx ayant rejoint la commission des finances, j'informe la commission qu'il n'est plus référent de la commission des affaires étrangères pour le groupe La Rem. Il sera suppléé par M. Ludovic Mendes pour cette communication.

**M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères.** Nous intervenons aujourd'hui à votre demande, Madame la Présidente, au titre de la veille législative, sur le texte réservé la semaine dernière, par lequel la Commission européenne traite pour partie de la question de la future desserte de l'Irlande une fois que le Royaume-Uni aura quitté l'Union européenne. Notre communication, sur un texte qui illustre parfaitement les enjeux que pose le Brexit, intervient à un moment crucial, puisqu'hier soir la Première Ministre Theresa May a reçu le soutien de son Gouvernement pour recommander au Parlement britannique de ratifier le projet de retrait ordonné auquel ont abouti les équipes de négociateurs de la Commission et du Royaume-Uni. Jusqu'à présent, la majeure partie du transport de marchandises Irlande – partie continentale de l'Union européenne passe par les ports et les routes du Royaume-Uni. Le Brexit, et en fonction de la définition de la relation future, l'éventualité de barrières douanières dans les ports de Liverpool, Southampton et Douvres, pose donc la question de la redéfinition des itinéraires de fret maritime de et vers l'Irlande, des aménagements des ports pour s'y adapter, et *in fine* de l'attractivité de ces derniers et de l'impact sur leur hinterland.

La mission d'information sur le suivi des négociations liées au Brexit et les relations futures entre le Royaume-Uni et l'Union européenne a été très attentive à cette question de l'impact sur les ports, une de ses réunions notamment, celle du 21 juin, a largement abordé cette question. Avant d'en venir à cette proposition de règlement proprement dite, et les difficultés qu'elle suscite, il nous a semblé utile de faire un bref rappel du contexte dans laquelle elle s'inscrit. Ce sujet à la fois technique et politique implique en effet trois textes différents et un calendrier en trois temps.

**M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Depuis 2013, la politique de l'Union européenne en matière de transports prévoit une structure pour les grands axes de l'Union, nous venons d'en parler avec le Paquet Mobilité 3, c'est le Réseau transeuropéen de transport, à deux niveaux, un réseau central et un réseau global, je n'y reviens pas. En outre, neuf corridors multimodaux principaux ont été définis pour aider à la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ceux-là sont définis dans une annexe au règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, pour la période 2014-2020. Pour être dans un corridor, un port doit appartenir au réseau central du RTE-T. Pour la France, nous avons donc Dunkerque et Calais pour le volet « Mer du Nord » du corridor « Mer du Nord-Méditerranée » ; et Le Havre, pour le corridor Atlantique. Ces réseaux et corridors sont complétés par deux « priorités horizontales », dont la première est constituée par les « autoroutes de la mer », développées dans quatre régions dont la façade atlantique– Manche – mer d'Irlande – mer du Nord.

**M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères.** À la suite du résultat du référendum du 23 juin 2016, le Conseil européen a reçu le 29 mars 2017 la notification par le Royaume-Uni de son activation de la clause prévue à l'article 50 du TUE. Les négociations ont été engagées en vue d'un retrait ordonné. L'accord de retrait est la condition préalable à l'octroi d'une période de transition *post*-Brexit jusqu'au 31 décembre 2020 – soit la fin du cadre financier pluriannuel en cours, nous y reviendrons – et au cours de laquelle le Royaume-Uni aura les mêmes droits et les mêmes devoirs qu'un État membre dans le cadre qui aura été défini, et ce point est crucial. Au vu de l'évolution des négociations, compliquées, nous sommes depuis quelques semaines entrés dans une nouvelle phase dont témoigne le dépôt par le Gouvernement du projet de loi l'habilitant à prendre par ordonnance les mesures de préparation nécessaires notamment dans le cas d'un retrait brutal le 30 mars 2019.

L'Union européenne fait de même, pour les sujets qui relèvent de sa compétence. Le texte que nous examinons aujourd'hui s'inscrit dans le cadre de cette « préparation d'urgence », d'autres propositions sont attendues dans les prochaines semaines, pour le secteur des transports, en particulier aériens, mais aussi pour ceux des services financiers, des douanes, de la protection des données et des droits des citoyens, la Commission européenne en a fait officiellement l'annonce mardi, en parallèle de la publication de deux propositions législatives, sur les visas et l'énergie. Si aucune disposition transitoire n'est prévue dans un accord de retrait, l'ensemble du droit de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019. En particulier, le Royaume-Uni ne sera plus membre du corridor de réseau central « Mer du Nord – Méditerranée » (MNM). Ce corridor serait ainsi coupé en deux et n'aurait plus de continuité juridique selon la Commission européenne. De plus, étant donné la situation géographique de l'Irlande à la périphérie de l'Union, le Royaume-Uni constitue aujourd'hui un point de passage majeur pour les liaisons de transport entre l'Irlande et le continent. La réinstauration de contrôles douaniers et leurs conséquences sur les flux de trafic est une éventualité à laquelle la Commission européenne souhaite se préparer.

**M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Pour répondre à une urgence potentielle, celle de la période du 30 mars 2019 au 31 décembre 2020 en cas de non-accord, la Commission européenne, au cœur de l'été, sans étude d'impact et après une consultation préalable réduite à deux semaines et dont elle n'a aucunement tenu compte des résultats – majoritairement négatifs puisqu'émanant principalement d'intérêts français –, a proposé de gérer la situation née d'une potentielle discontinuité géographique brutale du corridor MNM sur des critères très étroits.

Retenant les seules liaisons maritimes directes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et le continent déjà existantes au sein de ce corridor, elle a donc tracé une ligne belle, directe, allant de l'Irlande aux ports belges et néerlandais du corridor « Mer du Nord – Méditerranée » ! Non seulement sans tenir compte de Calais et Dunkerque, mais je dirai même en les ignorant superbement : il suffit de regarder la carte pour noter leur plus grande proximité géographique avec l'Irlande, et partant, relever qu'il serait plus rapide, donc moins polluant et moins coûteux, de s'arrêter à Calais ou Dunkerque. Quitte à tracer ainsi à main levée de nouveaux corridors, elle aurait pu aussi intégrer au corridor MNM l'axe Le Havre-Paris, déjà au sein du corridor Atlantique, permettant ainsi d'assurer cette continuité géographique du corridor MNM recherchée par la Commission européenne. Mais non... Lobbying efficace des ports belges et néerlandais, canicule de juillet amoindrissant les facultés de réflexion de la Commission européenne, je m'interroge, et je ne suis pas le seul, sur les raisons de cette « maladresse ».

Les réactions françaises ont été virulentes. La ministre chargée des transports a immédiatement saisi la Commissaire Bulc du sujet, en demandant une prise en compte de l'ensemble des ports concernés par le trafic vers l'Irlande, de Dunkerque à Brest, soit les ports bretons (Brest- Roscoff) et normands (Caen-Ouistreham-Cherbourg, Dieppe, Saint-Malo), compte tenu des circonstances exceptionnelles, je reviendrai sur ce point. Les députés des régions concernées, les collectivités locales, les autorités portuaires sont montés au créneau. Face à ce tollé général, la Commission a rouvert sa consultation, et de nouvelles contributions françaises ont réaffirmé notre position très ferme. Au Conseil, la Présidence autrichienne a jusqu'à présent fait preuve d'attentisme, tout comme la commission Transport et Tourisme du Parlement européen, qui n'a pas encore désigné de rapporteur sur un texte transmis le 10 septembre. Si nous avons finalement un accord de retrait ordonné, ce texte deviendrait pratiquement sans objet puisque nous en resterons à la situation qui prévaut aujourd'hui, jusqu'au 31 décembre 2020.

À ce stade et sur ce point, les Vingt-Sept et le Royaume-Uni ont enregistré hier un progrès majeur, avec l'accord dont Ludovic Mendes a parlé en introduction. Mais des difficultés demeurent et nous sommes encore loin du point final. Mme May doit obtenir l'accord de son Parlement, elle s'adresse aujourd'hui même à sa Chambre des Communes. Les 27 États membres vont étudier l'accord, et doivent l'agréer également. Selon les informations de ce matin, les ambassadeurs des États membres se réuniront d'ici la fin de la semaine pour discuter du projet d'accord sur le Brexit, avec pour objectif un accord sur la déclaration politique concernant le futur accord d'ici mardi. Le président du Conseil européen, Donald Tusk, a déclaré que les 27 pays de l'Union tiendraient un sommet d'urgence le 25 novembre « si rien d'extraordinaire ne se produit » avant. Le Parlement européen doit lui aussi donner son feu vert.

Si nous n'avons pas d'accord, et si la Commission maintient ce texte qui n'a pas grand sens (rien aujourd'hui n'empêche le trafic de se réorganiser vers tous les ports appartenant à la façade maritime nord du corridor Mer du Nord Méditerranée), alors il faudra faire preuve d'une ferme volonté politique pour que la future relation ne soit pas préemptée par une décision prise à la va-vite au cours de l'été dernier. Le Gouvernement y est prêt. Même si nous avons un accord, reste la suite, c'est-à-dire la période post 31 décembre 2020. Cette question se pose déjà, et cette fois encore la Commission européenne fait les choses d'une façon qui n'est sans doute pas la plus pertinente ! En effet, si la discussion est déjà ouverte pour ajuster les tracés des corridors dans une situation sans le Royaume-Uni, celle pour revoir le RTE-T lui-même ne sera pas engagée avant 2023. Or la seconde influence la première !

La proposition de règlement « mécanisme pour l'interconnexion en Europe » pour la période 2021–2027 est d'ores et déjà en cours de discussion. Elle est en effet liée au cadre financier pluriannuel. Déposée le 6 juin dernier, elle est bien « *présentée pour une Union à 27 États membres, compte tenu de la notification par le Royaume-Uni de son intention de se retirer de l'Union européenne* ». Mais la Commission européenne n'a toutefois pas voulu faire de proposition d'ajustement « *qui serait spécifiquement liée au Brexit* », selon le raisonnement suivant : tant que l'on ignore quelles seront les modalités précises de la nouvelle relation entre l'Union et le Royaume-Uni, il est difficile de prévoir quels seront les nouveaux flux.

Les discussions sont engagées en groupe de travail, pour le Conseil, comme au Parlement européen, où l'examen de ce deuxième texte est inscrit le 22 novembre. Elles portent notamment sur l'inclusion nouvelle dans les corridors des ports français dont j'ai

parlé. Cette inclusion se heurte toutefois à une difficulté juridique : seuls les ports faisant partie du réseau central du RTE-T peuvent être inclus dans les corridors pour la perspective financière 2021-2027. Or ces ports bretons et normands font partie du réseau global. Une lecture juridique stricte implique donc de revoir au préalable la définition des réseaux du RTE-T, afin d'inclure les ports concernés dans le réseau central. Or cette révision est prévue pour 2023, et la Commission n'envisage pas jusqu'à présent d'avancer ce délai. On peut tout de même s'étonner du calendrier retenu par la Commission européenne, qui, à toute allure, en plein mois d'août, s'empresse de tracer un nouveau corridor pour tenir compte du Brexit, et ne propose pas de manière simultanée pour le mécanisme d'interconnexion européen 2021-2027 une révision du RTE-T limitée qui tienne compte de cet événement majeur.

**M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères.** Sur ce texte précis, il est urgent de remettre les choses dans le bon ordre. L'Irlande ne va pas du jour au lendemain le 30 mars 2019 ni même le 31 décembre 2020 se trouver dans une situation où ses approvisionnements seraient totalement bloqués, des voies alternatives existent, les ports continentaux se mobilisent d'ores et déjà pour adapter leurs capacités à ce nouveau contexte, et les préparatifs se sont intensifiés, nous l'avons entendu lors de l'audition, récemment, de la ministre en charge des affaires européennes, Mme Nathalie Loiseau, et ils vont encore monter en puissance une fois le projet de loi d'habilitation promulgué. Ce dernier vise en effet spécifiquement ce sujet des ports et de l'adaptation du trafic transmanche dans deux de ses quatre articles. Pour la suite, l'événement exceptionnel qu'est le Brexit justifie de redéfinir calmement le réseau de transport européen dans un nouveau contexte qui lui-même à ce stade reste à définir. Les ports bretons et normands qui ne sont actuellement pas sur le réseau central mais sur le réseau global peuvent d'ores et déjà bénéficier du financement concernant les autoroutes de la mer, pour se préparer à ce nouveau contexte, il faut en tirer parti. Bref, nous sommes et resterons mobilisés pleinement pour assurer la fluidité des liaisons la plus grande possible tant avec l'Irlande qu'avec le Royaume-Uni qui est et restera un partenaire majeur de l'Union européenne comme de la France. La situation plus générale du Brexit dépassant le cadre de cette simple veille législative, je n'irai pas plus avant sur les événements susceptibles de se produire dans les prochains jours, qui seront sans doute cruciaux.

**M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Appartenir au réseau central, cela signifie que les investissements requis par l'obtention de ce statut – qui offre des co-financements – doivent être réalisés pour 2030, c'est-à-dire demain, et se font sous l'attention constante tant des coordinateurs européens – dont la fonction est de s'assurer que le réseau central sera livré en temps et en heure – que de la Cour des Comptes européenne. C'est donc un engagement fort, qu'il faut tenir ensuite, car nos concitoyens attendent de nous que nous fassions la preuve que l'Europe, ça marche.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Je remercie nos collègues pour leur présentation ainsi que le coordinateur de LaREM pour avoir souligné l'importance du Brexit alors même que la majorité a décidé de suspendre jusqu'à nouvel ordre la mission d'information consacrée à ce sujet.

Naturellement, nous avons tous été secoués, au cœur de l'été, par cette décision de la Commission européenne de ne pas intégrer les ports français dans ces corridors maritimes rendus nécessaires par le Brexit. À Calais, dont je suis le Député, l'ensemble des acteurs est très rapidement monté au créneau mais force est de constater que cette situation résulte avant tout de la perte d'influence de la France auprès des institutions européennes. Le lobbying de

nos amis belges et néerlandais a été tellement fort qu'ils ont réussi à faire prévaloir leurs vues sans que la Commission européenne ne tienne aucun compte des fortes réticences de la France.

Comment faire maintenant pour rétablir la situation ? C'est la vraie question. Nos collègues nous ont indiqué que le gouvernement avait une forte volonté de remettre en cause la décision de la Commission mais qu'est-ce que cela veut dire concrètement ? Jusqu'où est-il prêt à aller pour la convaincre de revenir sur sa position et donc à inclure les ports français qui, géographiquement, sont bien plus proches de l'Irlande et d'ores et déjà prêts à accueillir ces futures lignes. Par exemple, puisque vous avez parlé d'investissements, le port de Calais est en train d'agrandir sa superficie, avec des fonds européens, pour accueillir ce surplus de trafic. Je vous fais donc part de ma très vive inquiétude sur la situation actuelle.

J'étais la semaine dernière à Helsinki pour la réunion du Parti populaire européen. J'ai pu échanger avec des collègues s'occupant des négociations du Brexit et très clairement, ils m'ont expliqué que la France n'était pas au niveau des autres États-membres en matière d'influence auprès de la Commission européenne et, en particulier des Néerlandais et des Belges sur cette question des corridors maritimes. Si rien ne change, la question qui va se poser est celle des distorsions de concurrence entre les ports belges et néerlandais, d'une part, et les ports français, d'autre part, au détriment bien sûr de ces derniers.

**M. Gilles Lurton.** Je me pose pour ma part les mêmes questions que notre collègue et j'ai une pensée particulière pour les ports bretons, notamment celui de Saint-Malo, qui ont été particulièrement oubliés par la ministre des transports lorsque celle-ci a réagi à la décision de Commission européenne. Je crois fermement que la France manque d'influence auprès de la Commission européenne et que nous ne sommes pas suffisamment présents. Je ne le dis pas pour polémiquer mais pour que nous puissions collectivement tirer les leçons de cet échec et nous inspirer de ce que ce que font nos voisins.

Sur le fond, la décision de la Commission européenne me paraît totalement incompréhensible lorsque l'on connaît la proximité des ports de notre façade Nord avec ceux de l'Irlande mais aussi des relations qu'ils entretiennent déjà entre eux. Cette décision est d'autant plus dommageable que 30 milliards d'euros sont promis dans le prochain CFP pour la modernisation des ports européens. Comme mon collègue, je me pose la question : comment revenir sur cette décision ? Le Royaume-Uni a fait le choix de quitter l'Union européenne et celle-ci négocie les conditions de la sortie, mais à un moment, il va falloir nous, Français, nous concentrer sur la défense de nos propres intérêts économiques.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Je voudrais insister à nouveau sur le besoin pour notre pays de se défendre sur ce dossier. On ne peut pas compter sur la Commission européenne, encore moins sur nos voisins britanniques. Je rappelle que le ministre du Brexit, qui vient d'ailleurs de démissionner, avait déclaré la semaine dernière n'avoir pas compris l'intérêt de la liaison Calais-Douvres. C'est dire le degré d'ignorance de certains de nos partenaires. J'espère pour ma part que son remplaçant comprendra tout l'intérêt de cette liaison, mais nous avons vraiment besoin du soutien du gouvernement français en matière de lobbying afin de gagner ce qui s'annonce comme un véritable bras de fer. Je reste néanmoins, malheureusement, très pessimiste.

**M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Pour revenir sur la suspension de la mission d'information sur le Brexit, je voudrais rappeler qu'une commission spéciale a été créée sur le



projet de loi d'habilitation, ce qui montre tout l'intérêt que la majorité porte à la question du Brexit dans un esprit transpartisan.

S'agissant de la perte d'influence de la France en Europe, je ne peux pas être d'accord avec vous. Depuis l'élection d'Emmanuel Macron, notre pays a obtenu la révision de la directive sur le détachement des travailleurs, alors que tout le monde la considérait impossible. Les normes sur le CO<sub>2</sub> ont-elles aussi été renforcées conformément à la demande française. En matière de règles sociales dans le secteur du transport routier, c'est la France qui livre bataille pour que la position du groupe de Visegrad ne prévale pas. À 27 États-membres, c'est toujours compliqué de réunir une majorité mais de là à dire que nous n'avons pas d'influence en Europe, c'est tout simplement faux.

Pour revenir sur les corridors maritimes, les facteurs qui ont conduit la Commission à prendre sa décision restent obscurs. Et un éventuel lobbying belge ou néerlandais pourrait aussi être le fruit des ports eux-mêmes, plus que des gouvernements des pays concernés. Ce qui est certain, en revanche, c'est que nous devons tous être unis pour défendre les ports français et leur place dans la politique européenne de transport. Il faut aussi rappeler que l'accord de retrait sur la table prévoit que les règles du marché intérieur et de la politique européenne de transport continuent à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2020,

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Ce sujet des corridors maritimes est important. Pensez-vous qu'il soit pertinent de présenter une proposition de résolution européenne ?

**M. Ludovic Mendes, référent suppléant de la commission des affaires étrangères.** Nous avons depuis hier un accord de retrait agréé par le gouvernement du Royaume-Uni, qui couvre la période considérée par la proposition de la Commission. Les jours à venir sont cruciaux pour déterminer la direction que va prendre le Brexit décidé en 2016.

**M. Damien Pichereau, référent de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Une décision aujourd'hui sur ce point me semble en effet précipitée. S'il n'y a pas finalement d'accord, une résolution européenne peut effectivement avoir du sens, mais attendons d'y voir plus clair.

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Il y a dans tous les cas une décision à prendre sur ce texte, qui est la levée ou non de la réserve.

**M. Gilles Lurton.** Une résolution ne signifie pas une décision. C'est une assurance de vigilance de la commission des Affaires européennes, ce qui n'est pas rien, à la fois vis-à-vis du gouvernement et de la Commission européenne. Elle montre que les députés investis dans ce dossier ne sont pas seuls et que, quel que soit le sort du Brexit, la France ne se laissera pas faire.

**M. Pierre-Henri Dumont.** Je rejoins les propos de mon collègue M. Lurton, je pense moi aussi qu'il est nécessaire que le Parlement français puisse peser de tout son poids dans cette discussion. La vérité est qu'on ne sait pas à l'heure actuelle quelles pourraient être les conséquences de l'absence d'accord. Cela va être discuté aujourd'hui même à Westminster, et l'on voit que deux ministres ont déjà démissionné. L'accord fait revenir les conservateurs sur beaucoup de promesses faites au peuple britannique. On voit donc que le flou persiste, ce sont la qualité et la densité du brouillard qui sont différentes. Quand je parlais

de diminution de l'influence française au sein des institutions européennes, ce n'était pas un propos à l'encontre du Président de la République actuel, même si son élection n'a peut-être pas eu l'impact qu'il espérait. Un premier ministre finlandais nous disait la semaine dernière que quand Emmanuel Macron est arrivé au pouvoir, il annonçait qu'il allait changer l'Europe. Six mois plus tard, il demandait à ses partenaires de l'aider à changer l'Europe. Aujourd'hui, il s'agirait plus d'obtenir quelque chose de l'Europe que l'on pourra présenter aux Français.

Au-delà de cette boutade, la diminution de l'influence française au sein de l'Union européenne, c'est la place de 18<sup>e</sup> dans l'ordre protocolaire du Commissaire français, c'est le faible nombre de présidences des commissions ou des groupes au Parlement européen, tout comme les Français sont absents des cadres dans l'administration européenne. Cette évolution a commencé il y a près de vingt ans, tous les partis politiques en sont responsables, mais elle nous prive de relais essentiels. Ici, nous ne faisons pas de politique politicienne : quand nous parlons des corridors maritimes, nous parlons d'investissements, d'infrastructures, d'activité économique autour de ces corridors. Je pense qu'il est nécessaire que le Parlement se saisisse de cette question, car personne aujourd'hui ne peut dire quels seront dans le futur les rapports de l'Union européenne avec le Royaume-Uni. Donc si nous pouvons trouver une heure ou deux de la séance pour évoquer ce sujet, cela me semble important, et cela donnerait un appui supplémentaire à la position française.

J'ai également une demande, Madame la Présidente, pourriez-vous demander, en tant que Présidente de la Commission des Affaires européennes, à ce que vous soient communiquées les observations faites par le gouvernement à la Commission lors de la période de concertation cet été ? Cela nous serait tout à fait utile.

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Je donne bien volontiers suite à votre demande et je propose, à la lumière de cette discussion, de maintenir la réserve sur ce texte et d'envisager une éventuelle résolution, en fonction de la façon dont les choses vont se poursuivre dans le cadre du Brexit.

### III. Nomination d'un rapporteur

Madame Yolaine de Courson ayant fait part de sa démission de sa fonction de rapporteure d'information, la Commission a *nommé* rapporteur d'information, sur proposition de la **Présidente Sabine Thillaye**, M. Patrice Anato (LaREM).

### IV. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

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

#### ● Textes « actés »

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

#### ➤ ENVIRONNEMENT DONT SANTÉ ENVIRONNEMENTALE

- Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes II, III et V du règlement (CE) n° 396/2005 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les limites maximales applicables aux résidus de linuron présents dans ou sur certains produits (**D057189/03 - E 13555**).

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la septième session de la réunion des parties à l'accord sur la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie, en ce qui concerne certains amendements à son annexe 3 (**COM(2018) 717 final - E 13584**).

#### ➤ ESPACE DE LIBERTÉ DE SÉCURITÉ ET DE JUSTICE

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation pour 2018 de l'application, par la Suisse, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la gestion des frontières extérieures (**COM(2018) 660 final - E 13553**).

- Décision d'exécution du Conseil concernant le lancement de l'échange automatisé de données pour ce qui est des données ADN au Royaume-Uni (**13123/18 - E 13569**).

- 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

République portugaise, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière (COM(2018) 655 final LIMITE - E 13581).

- 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 le Royaume d'Espagne, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière (COM(2018) 718 final LIMITE - E 13585).

➤ POLITIQUE SOCIALE ET TRAVAIL

- Règlement (UE) de la Commission portant mise en œuvre du règlement (CE) n° 1177/2003 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques communautaires sur le revenu et les conditions de vie (EU-SILC) en ce qui concerne la liste 2020 des variables cibles secondaires relatives au surendettement, à la consommation et au patrimoine ainsi qu'au travail (D058393/01 - E 13580).

➤ TRANSPORTS

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (COM(2018) 664 final - E 13574).

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 :

➤ COMMERCE EXTÉRIEUR

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil des membres du Conseil oléicole international (COI) (COM(2018) 681 final LIMITE - E 13540).

➤ SANTÉ

- Règlement de la commission modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 1334/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la substance "N-(2-méthylcyclohexyl)-2,3,4,5,6-pentafluorobenzamide" (D056882/04 - E 13528).

**Textes « approuvés avec réserve »**

➤ TRANSPORTS

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/... et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009. (COM(2018) 286 final – E 13064).

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. **(COM(2018) 274 final – E 13063 )**.

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009. **(COM (2018) 296 final – E 13120 )**.

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport **(COM(2018) 277 final – E 13117)**.

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les nouveaux véhicules lourds. **(COM(2018) 284 final – E 13172 )**.

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

➤ *DROIT DES SOCIÉTÉS*

- Règlement (UE) de la Commission modifiant le règlement (CE) n 1126/2008 portant adoption de certaines normes comptables internationales conformément au règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne la norme comptable internationale IAS 19 **(D058234/01 – E 13567)**.

*La séance est levée à 11 h 06.*

## **Membres présents ou excusés**

*Présents.* – M. Pierre-Henri Dumont, M. Jean-Claude Leclabart, M. Ludovic Mendes, M. Damien Pichereau, M. Jean-Pierre Pont, Mme Sabine Thillaye

*Excusés.* – Mme Sophie Auconie, M. Jean-Louis Bourlanges, M. Bernard Deflesselles, Mme Françoise Dumas, Mme Christine Hennion, M. Michel Herbillon, Mme Marietta Karamanli, Mme Nicole Le Peih, Mme Danièle Obono

*Assistait également à la réunion.* – M. Gilles Lurton