

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mardi 3 février 2015
16 h 30

Commission des affaires européennes

Audition de M. Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des
Transports, de la Mer et de la Pêche

Compte rendu n° 184

**Présidence de
M^{me} Danielle Auroi**
Présidente



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mardi 3 février 2015

Présidence de M^{me} Danielle Auroi, Présidente de la Commission

La séance est ouverte à 16 h 30

Audition de M. Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

La Présidente Danielle Auroi. Monsieur le ministre, nous sommes tout particulièrement heureux de vous accueillir pour la première fois au sein de notre commission des Affaires européennes.

Vous êtes en charge de sujets à forte dimension européenne, et qui constituent des politiques essentielles de l'Union, avec des dimensions à la fois économiques, sociales, environnementales : les transports, les affaires maritimes et la pêche.

Notre commission est fortement engagée sur ces sujets – à travers notamment ses rapporteurs, Gilles Savary et Didier Quentin – qui ont une forte actualité, et nous sommes donc très désireux de vous entendre à ce propos, pour un point d'ensemble.

S'agissant en premier lieu du domaine des transports, je voudrais évoquer en premier lieu le programme d'investissements lancé par le Président Juncker. C'est à mon sens une opportunité majeure, pour les transports en Europe, d'avancer vers la nécessaire transition écologique et un réseau européen plus interconnecté. La Commission européenne et la BEI ont reçu près de 2 000 projets. Pouvez-vous, Monsieur le ministre, nous préciser quelle est la part des transports dans ces projets, la prise en compte de la dimension environnementale et les principaux projets adressés par la France ? Dans les domaines éligibles au Réseau Transeuropéen de Transports (RTET), pourriez-vous nous indiquer quels sont les projets que vous espérez voir financés et à quelle hauteur se situent les subventions européennes espérées ?

En ce qui concerne l'impact des transports en matière d'environnement, il me semble par ailleurs que les politiques européennes ne sont pas toujours cohérentes, entre, d'une part, les objectifs fortement réaffirmés de protection de l'environnement – réduction des émissions de CO₂, encouragement de l'intermodalité, etc – et la libéralisation du secteur des transports, qui dope le développement du transport routier à travers un dumping social inacceptable. Nous souhaiterions, à cet égard, avoir votre point de vue, notamment sur un point d'actualité : la question de l'application du salaire minimal en Allemagne aux conducteurs routiers d'un autre État membre qui traversent le territoire allemand. Dans ce domaine, nous serions également heureux que vous puissiez nous faire un point sur l'évolution des règles européennes en ce qui concerne les normes d'émissions automobiles, ainsi que sur les politiques d'encouragement pour le développement des véhicules électriques.

Par ailleurs, en ce qui concerne les transports aériens, la mise en place du « ciel unique » devrait permettre d'optimiser le trajet des avions et de diminuer ainsi leur pollution. Où en sommes-nous de la mise en place des blocs aériens d'espace fonctionnel (FABEC), c'est-à-dire de la mise en commun de la gestion de l'espace aérien ?

En matière ferroviaire, il semble qu'un accord européen se dégage sur les textes à caractères techniques du 4ème paquet ferroviaire. Vous pourriez nous préciser l'état de la question ? Et qu'en est-il par ailleurs des deux points « politiques » du paquet ferroviaire, la gouvernance et la libéralisation du transport régional de voyageurs ?

Enfin, en ce qui concerne les sujets portuaires, nous avons adopté l'année dernière au sein de cette commission un avis négatif au titre du contrôle de la subsidiarité sur le projet de la réforme portuaire ; cette dernière réforme est en passe d'être adoptée, mais vidée d'une partie importante de son contenu. Pensez-vous qu'il existe finalement une réelle plus-value européenne à ce texte ? Comment les questions qui nous préoccupaient particulièrement, en particulier sur l'avenir des pilotes, ont-elles été réglées ?

Concernant, en seconde lieu, le domaine de la pêche, j'irai du plus général au particulier. Premièrement, comment l'application de la nouvelle PCP va-t-elle se dérouler en 2015 ? Par ailleurs, à l'issue du Conseil des ministres européens de la pêche de décembre dernier, vous avez salué l'accord trouvé sur TAC et quotas 2015. Pouvez-vous nous préciser cette position ? Quels seront en 2015, malgré ce satisfécit, les points de vigilance pour la France : la sole de Manche orientale, l'églefin et le cabillaud en mer celtique, l'équilibre entre pêche de plaisance et pêche professionnelle pour le bar ? Troisièmement, à compter du 1er janvier, l'obligation de débarquement s'applique pour nombre d'espèces et certaines zones. Pouvez-vous nous préciser, monsieur le Ministre, les modalités de mise en œuvre de cette toute nouvelle obligation pour les pêcheurs ? L'amélioration des connaissances scientifiques, notamment des ressources halieutiques, est un enjeu majeur de la politique européenne de la pêche. Des ressources budgétaires ont été dégagées récemment dans ce domaine. Quelles en sont les principales priorités d'utilisation ?

Enfin, et je termine par une question qui me tient à cœur : la pêche en eaux profondes. Ce sujet a fait l'objet de nombreuses controverses l'an dernier, et nous avons organisé à l'Assemblée une table ronde avec tous les partenaires concernés. A mon sens, la France se doit d'avoir un rôle moteur en matière de protection de la biodiversité marine. Pouvez-vous me rassurer, monsieur le Ministre, sur ce dernier point ?

M. Alain Vidalies, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, c'est avec grand plaisir que je me présente aujourd'hui devant votre commission des Affaires européennes. Évidemment la dimension européenne des sujets qui relèvent de mes attributions est extrêmement prégnante et, dès mon installation, j'ai pris soin de rencontrer, au gré des opportunités, mais avec volontarisme aussi, toutes les institutions communautaires et tous les interlocuteurs, notamment mes homologues des principaux États membres. J'étais d'ailleurs hier encore avec mon collègue allemand, M. Alexander Dobrindt, pour une réunion de travail approfondie sur la plupart des sujets que vous avez évoqués. Je me suis également attaché à nouer des relations de travail et un dialogue approfondi avec la Commission européenne, en particulier avec M^{me} Violeta Bulc, commissaire chargée des transports, mais aussi avec M. Karmenu Vella, commissaire en charge notamment des affaires maritimes et de la pêche, rencontré ce matin même encore. Je suis également attentif aux relations avec le Parlement européen et j'irai d'ailleurs rencontrer la semaine prochaine des parlementaires à Strasbourg.

Comme vous le savez, la Commission européenne s'inscrit dans l'objectif du moins légiférer pour mieux légiférer. Pour les transports, ce principe se décline par l'abandon de neuf propositions qui concernent notamment les services d'assistance en escale et les redevances de sûreté dans le transport aérien, la lutte contre les discriminations en matière de prix et conditions de transport dans le secteur terrestre, la modification de la convention concernant la navigation sur le Danube, ainsi que la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution des hydrocarbures dans les eaux européennes dans le domaine maritime. Ces choix de la Commission européenne permettent un recentrage sur les textes prioritaires.

Concernant le financement des infrastructures de transport, la France s'est félicitée de la création du mécanisme pour l'interconnexion en Europe – MIE – qui a marqué le renouveau des ambitions européennes en faveur du développement du réseau transeuropéen de transport – RTE-T. Vous savez que les projets Lyon-Turin et Seine-Escaut (le canal Seine Nord) figurent parmi les priorités annoncées par la Commission européenne. La France appelle par ailleurs à la mise en œuvre rapide du « plan Juncker », que vous avez évoqué, destiné à la relance de l'activité et à la création d'emplois dans le secteur des infrastructures de transports. Grâce à des instruments financiers innovants, le plan Juncker pourrait apporter le soutien financier de l'Europe à des projets importants tels que le CDG Express et le Grand Paris Express. Il pourrait aussi intervenir en soutien du développement des infrastructures de carburants alternatifs, parmi lesquels l'Électromobilité, l'Hydrogène et le GNL/GNC.

S'agissant de ce plan toujours, la France sera attentive aux modalités de son financement, pour que sa part européenne ne pèse pas exclusivement sur les ressources du MIE, ce qui compromettrait sérieusement l'équilibre financier de ce programme, au détriment du financement des projets français notamment.

Concernant le transport ferroviaire, j'ai poursuivi la réforme ferroviaire engagée par mon prédécesseur Frédéric Cuvillier, pour redonner cohérence dans l'organisation et efficacité au service des usagers, à notre système ferroviaire. Je donne, comme lui, priorité aux trains du quotidien, aux services – locaux, régionaux et nationaux – aux voyageurs, ainsi qu'à l'entretien du réseau existant pour assurer sa pérennité.

J'ai la même approche à Bruxelles : faire accepter par l'Europe notre système de gouvernance, fondé sur une entreprise verticalement intégrée. L'euro-compatibilité de notre réforme, qui assure l'impartialité du « gestionnaire d'infrastructure » – RFF devenu SNCF Réseau – dans l'attribution des capacités d'infrastructure aux entreprises ferroviaires, est désormais reconnue par la Commission européenne.

Autre priorité : avancer ensuite dans le « volet technique » du quatrième paquet ferroviaire. Vous savez qu'il est attendu par l'industrie ferroviaire, parce qu'il est déterminant pour rendre possible la circulation en sécurité du matériel roulant à travers toute l'Union européenne. La France plaide pour que la recherche d'un accord définitif entre le Parlement européen et le Conseil à ce sujet devienne la priorité. Nous avons bon espoir quant à la capacité de la présidence lettone, qui vient de succéder à l'Italie, d'obtenir ce résultat avant la fin juin.

Ensuite, mais seulement ensuite, nous ne nous déroberons pas à la discussion sur le volet politique. Nous sommes proches d'un résultat satisfaisant sur la gouvernance, que je viens d'aborder, si j'en juge par les récentes propositions de la présidence. Sur l'ouverture à la concurrence, nous défendrons – et nous sommes loin d'être isolés ! – notre approche fondée

sur un calendrier réaliste, permettant aux acteurs de se préparer, et le respect des contrats de services publics face aux services commerciaux.

Concernant la concurrence dans le transport routier de marchandises, j'ai poursuivi la démarche engagée par mon prédécesseur à travers l'organisation d'une grande conférence européenne à Paris en avril et un appel de onze ministres au Conseil en juin. Il s'agit maintenant de veiller à ce que la Commission européenne prenne en compte cette question dans son agenda de travail pour les prochaines années, même si elle n'est pas encore toujours bien comprise dans l'Est européen, et donc parmi les nouveaux États membres, ce qui appelle un important travail d'explication. Cette démarche n'est aucunement une approche protectionniste contre les entreprises de transport de l'Est : c'est une démarche de protection des droits et de la dignité des travailleurs mobiles de ce secteur fortement concurrentiel, qu'ils soient employés par des entreprises de ces pays ou par des entreprises de l'Ouest européen, y compris les entreprises françaises, qui jouent parfois habilement des failles de la réglementation européenne pour se livrer à des formes d'optimisation fiscale. Cela se traduit par une dissociation géographique entre le contrat de travail et les conditions de rémunération, souvent fixés à l'Est de l'Europe, et le lieu de travail effectif, englobant des séjours prolongés et souvent dans des conditions précaires, à l'Ouest. La France a pris à ce sujet, avec la loi de juillet 2014 et sous l'impulsion de Gilles Savary – ici présent et que je salue –, des dispositions destinées à mieux lutter contre les infractions à la réglementation européenne sur le repos hebdomadaire normal qui ne doit pas être pris dans les cabines des camions. La Commission européenne poursuit son travail de vérification de la conformité de ces dispositions avec la réglementation européenne, mais cette conformité devrait être confirmée à l'issue de cette procédure.

L'Allemagne a décidé de mettre en œuvre, dans le transport routier comme dans les autres secteurs de l'économie, les dispositions de la nouvelle loi sur le salaire minimum horaire interprofessionnel adoptée à l'été 2014. Ces dispositions sont entrées en vigueur en janvier. M. Dobrindt, ministre allemand des transports, était hier à Paris avec moi pour m'en présenter les modalités. Il m'a expliqué sa démarche et les raisons qui ont amené le gouvernement allemand à suspendre l'application de cette disposition aux transporteurs étrangers en simple transit en Allemagne. Il ne m'appartient pas de commenter cette dernière décision ; je veux simplement retenir que la France ne peut que soutenir l'objectif poursuivi, qui part du même constat de d'abus de d'optimisation sociale. Le débat doit se tenir au niveau européen. Ces initiatives française, allemande ou belge, n'ont pas vocation à rester isolées. Le temps est venu d'une plus grande convergence sociale entre les États membres, qui garantira l'homogénéité et l'efficacité du marché intérieur autant qu'une meilleure protection des travailleurs, et notamment des travailleurs mobiles que sont les chauffeurs routiers.

Concernant la concurrence dans le transport aérien, le phénomène des compagnies low cost est maintenant bien connu. Celui-ci pose encore quelques problèmes, notamment en France et dans le cas particulier de Ryan Air. À ce sujet, la réponse sera d'obtenir des avancées concrètes sur le droit du travail applicable et les faux indépendants, pour lutter contre les pratiques déloyales de certaines compagnies qui profitent des failles entre les réglementations nationales.

Nous avons à faire face aujourd'hui au développement des compagnies du Golfe, plus récent. Leur développement est spectaculaire, leur service est souvent de qualité. Elles apportent du trafic aux aéroports et des commandes à l'aéronautique européenne, qui est en bonne partie française, comme vous le savez bien. Mais il y a un revers à la médaille, ou plusieurs, si l'on peut dire. Tout d'abord, à la grande différence des compagnies low cost, qui

ont souvent amené à l'avion une clientèle qui l'empruntait pas ou peu auparavant, les compagnies du Golfe, à partir d'un modèle fondé sur l'exploitation de vols en correspondance depuis leurs « hubs » respectifs, captent essentiellement la clientèle des compagnies traditionnelles européennes, et, maintenant aussi, américaines. Cette captation serait peu contestable – c'est la dure loi de la concurrence ! – si ces compagnies exploitaient dans des conditions économiques et financières transparentes et globalement comparables à celles des compagnies européennes. C'est loin d'être le cas. L'enjeu n'est pas uniquement l'avenir des compagnies traditionnelles : le risque est aussi celui d'une perte de connexions directes de la France avec une série de pays et capitales. Je pense qu'il est temps de réagir, au plan européen là aussi, et c'est pourquoi je vous en parle aujourd'hui ; c'est ce dont je discute avec mes collègues ministres, et notamment avec M. Dobrindt, l'Allemagne partageant largement cette préoccupation. C'est une question complexe, qui a une dimension diplomatique évidente et des enjeux multiples. C'est l'Europe qui a le poids nécessaire pour rechercher et imposer une solution acceptable. C'est aussi son rôle que de faire prévaloir des conditions de concurrence acceptables, dans ce secteur comme dans les autres. Je m'y emploierai.

Défendre le transport aérien français et européen, ce n'est pas uniquement lutter contre la concurrence déloyale : c'est aussi promouvoir une meilleure compétitivité des ailes européennes. La Commission européenne travaille à une communication concernant la compétitivité du transport aérien européen. Après les travaux menés par votre collègue M. Bruno Le Roux sur la compétitivité du transport aérien français, la réflexion et les propositions européennes à ce sujet seront les bienvenues, pour autant qu'elles se saisissent des véritables problèmes. La compétitivité du transport aérien européen, c'est aussi la réduction des charges pesant sur les compagnies à travers la révision du règlement sur la sécurité et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), ainsi que la détermination, dans la poursuite des travaux sur les droits des passagers aériens, du bon équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des compagnies, sous peine d'imposer aux compagnies européennes un lourd handicap par rapport à leurs concurrentes des pays tiers.

Dans le domaine de la navigation aérienne et du « ciel unique », la précédente Commission avait fait une proposition inacceptable pour la France car elle aurait conduit à démanteler la DGAC, qui est un des facteurs clés de la force de notre industrie aéronautique. Un accord satisfaisant a été trouvé au sein du Conseil et nous souhaitons que la négociation avec le Parlement européen ne le remette pas en cause.

Concernant le transport maritime, compte tenu de la forte internationalisation de ce secteur, la politique maritime s'inscrit dans le double contexte des règles définies au niveau international, au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), et au niveau communautaire. Les questions d'harmonisation des différentes règles, qu'il s'agisse des sujets de sécurité, de protection de l'environnement ou de conditions de travail, se posent à ces deux niveaux. La France y est très active. Les priorités actuelles au niveau de l'OMI portent sur des points qui intéressent grandement la France. Il s'agit de l'application effective par les États parties des conventions et des règles de l'OMI et la ratification des conventions, comme par exemple la convention sur les eaux de ballasts à laquelle la France est très attachée, le renforcement des règles de limitation des émissions de gaz à effet de serre par le transport maritime international et l'amélioration de la sécurité des navires à passagers, notamment à la suite du naufrage du Costa Concordia.

Au niveau communautaire, le travail est axé sur un programme, dénommé « REFIT », de révision de quatre directives relatives à la sécurité des navires à passagers pour une amélioration des standards de sécurité de l'ensemble de la flotte des navires à passagers

en activité dans les eaux européennes et une meilleure efficacité dans l'application des règles. Par ailleurs, l'adaptation du transport maritime à des exigences environnementales élevées s'est traduite par l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier des nouvelles normes de composition de soufre des carburants marins en Manche et en Mer du Nord. Pour accompagner le secteur dans son adaptation, la Commission européenne a mis en place un forum européen pour le transport maritime durable, réunissant États, acteurs économiques et ONG. Au sein de ce forum comme dans les différentes négociations, la France milite pour que soient développées les possibilités d'accompagnement financier des acteurs économiques dans cette mutation, que ce soit les armateurs mais aussi les ports qui doivent adapter leurs infrastructures. Il s'agit d'utiliser au mieux les fonds européens, comme les RTE-T et de clarifier l'encadrement des aides d'État afin d'accompagner l'émergence et la dissémination de technologies nouvelles. Dans le transport maritime, comme dans le domaine de la pêche, la question de l'harmonisation sociale est posée. La France a obtenu que les conclusions du Conseil du 5 juin 2014 reprennent celles du Conseil informel d'Athènes relative à l'évaluation à mi-parcours de la politique du transport maritime de l'Union européenne, qui mentionnent « l'importance d'évaluer les conditions de vie et de travail dans le transport maritime, telles qu'appliquées dans l'Union européenne ». Dans ce cadre communautaire, le gouvernement français a pris un certain nombre d'initiatives, dont j'ai parlé lors du récent débat sur la politique maritime devant votre assemblée, afin d'accompagner dans leur développement les entreprises françaises de transport et de service maritimes, dont certaines font partie des leaders mondiaux. Ce développement s'appuie sur les compétences dans les métiers à terre et en mer, que notre pays a su et doit continuer à développer. Il s'agit des dispositions introduites dans la loi de transition énergétique sur le transport pétrolier par voie maritime, des dispositions votées en loi de finances rectificative 2014 concernant les plus-values de cession et la taxe au tonnage, du vote de la loi sur la protection privée des navires contre la piraterie avec la loi du 1^{er} juillet dernier, de la mobilisation de 80 millions d'euros pour la modernisation des ferries, de l'application de la convention du travail maritime, de la finalisation d'une offre complète de formation maritime à travers la création de BTS maritimes et, enfin, du travail de simplification qui est engagé conformément à l'orientation générale donnée par le Président de la République en la matière.

Je terminerai enfin mon propos par les questions relatives à la pêche maritime, qui sont très fortement liées à l'enjeu européen. On dit parfois, fort justement, que tout se décide à Bruxelles. La France doit d'abord être présente dans toutes les discussions européennes et assumer son statut de grande puissance halieutique. J'étais ce matin avec le commissaire européen en charge de la pêche, pour inaugurer le salon Euromaritime. Nous ne devons pas nous opposer à l'Europe : n'oublions pas que le principe même de la politique commune de la pêche, c'est la mise en commun des espaces maritimes des différents États membres pour nos pêcheurs. Cette réalité impose une démarche constructive avec la Commission européenne, les autres États membres et le Parlement européen. Je sais que votre commission, Madame la Présidente, s'est toujours intéressée à la pêche maritime, activité économique importante et structurante pour notre littoral. Les résolutions récentes adoptées par votre commission sur des enjeux importants en témoignent ; je pense notamment à l'interdiction des filets maillants dérivants pour la petite pêche artisanale ou les quotas de pêche. La politique commune de la pêche vient d'être réformée dans toutes ses composantes : règlement de base, organisation commune des marchés et instrument financier – le FEAMP. Nous devons désormais mettre en œuvre cette réforme et la réussir. La mise en place de l'obligation de débarquement au 1^{er} janvier de cette année, pour les espèces pélagiques, est un enjeu important. Des plans de rejet ont été établis pour plusieurs pêcheries pélagiques, validés au niveau européen, pour

mettre en place et encadrer les flexibilités et souplesses qui ont été obtenues. Cela permettra d'assurer une mise en œuvre progressive.

Par ailleurs, un accord a été trouvé entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission européenne sur une mise à jour de certaines mesures techniques, afin de simplifier les dispositions existantes, les mettre en cohérence avec l'obligation de débarquement et réduire le fardeau administratif pour les pêcheurs. Les pêcheurs sont également fortement concernés par les quotas de pêche. Très récemment, les résultats obtenus par la France lors du dernier Conseil pêche sur les quotas pour 2015 illustrent notre détermination à défendre les intérêts de la pêche française tout en garantissant l'exploitation durable et responsable des ressources. La France a soutenu avec succès une pêche durable et responsable, garante des équilibres socio-économiques et environnementaux. Face à certaines baisses non justifiées de quotas, j'ai mis en avant les efforts réalisés par nos professionnels, en matière de gestion et de sélectivité, pour préserver nos possibilités de pêche. C'était le cas notamment pour la sole de Manche orientale, les espèces de mer celtique ou le Golfe de Gascogne. Les mesures proposées pour renforcer la sélectivité ou les mesures de gestion sont prises au niveau national.

Sur le bar, la Commission européenne a adopté une mesure d'urgence, procédure exceptionnelle, interdisant la pêche ciblée de cette espèce en Manche et mer Celtique à l'aide du chalut pélagique. J'ai constamment plaidé pour une approche globale sur ce sujet, en intégrant l'ensemble des métiers de la pêche professionnelle et la pêche récréative, dans une démarche raisonnable et proportionnée. L'esprit de la politique commune de la pêche, c'est le dialogue et la concertation pour élaborer des mesures de gestion efficaces et partagées.

D'autres sujets nous mobiliseront en 2015 au niveau européen, je pense notamment à la proposition d'interdire totalement les filets maillants dérivants pour la petite pêche artisanale qui n'est pas acceptable. Nous devons également préparer le plus en amont possible les prochaines discussions sur les quotas de pêche 2016.

Enfin, en 2015, je souhaite que le FEAMP soit pleinement opérationnel. Il permettra d'accompagner la nouvelle politique commune de la pêche, avec des moyens financiers renforcés, avec une hausse des crédits de 70 % pour le développement durable, de la pêche, de l'aquaculture et des zones côtières. L'enveloppe est désormais de 369 millions d'euros contre 216 millions pour la période précédente. La rédaction du programme opérationnel avance, en étroite concertation avec les régions, à qui la gestion de plusieurs mesures est déléguée. Il sera mis en consultation auprès du partenariat à la mi-février, pour une transmission à la Commission européenne fin mars ou début avril. C'est une priorité majeure pour ce début d'année. Je vous remercie de votre attention et j'attends vos questions.

M. Didier Quentin. Vous avez répondu, Monsieur le ministre, à ma question relative aux compagnies aériennes du Golfe, mais restons vigilants sur ce point.

La Commission européenne vient de lancer une consultation pour actualiser la stratégie de transport maritime. Le 28 décembre dernier, durant la trêve des confiseurs, un incendie s'est déclaré à bord d'un ferry grec. On peut dès lors s'inquiéter du gigantisme des navires de croisière : certes, certains sont fabriqués dans nos chantiers, mais ne devrait-on pas engager une réflexion sur la sécurité des navires de croisière ? Il peut sembler en effet sembler compliqué de porter secours dans un très bref délai à plusieurs milliers de passagers.

Par ailleurs, les pêcheurs à la civelle ont été profondément impactés par l'arrêt des exportations, en particulier vers la Chine. S'y ajoute l'effondrement des cours. Quelles mesures sont envisagées afin de relancer l'exportation dans ce secteur ?

S'agissant du FEAMP, j'avais noté qu'il serait doté de 588 millions d'euros. Vous nous avez indiqué que le montant serait de 369 millions d'euros, dont 6,67 millions d'euros destinés à l'aquaculture : quel sera la part de l'enveloppe destinée au soutien de l'ostréiculture et de la mytiliculture, qui connaissent des difficultés très importantes dans ma région ?

Enfin, relativement à la mesure 43 du FEAMP, quelle enveloppe financière sera destinée au soutien du projet de développement des trois criées de La Cotinière, La Rochelle et Royan ?

M^{me} Nathalie Chabanne. Vous n'avez pas évoqué, Monsieur le ministre, la liaison ferroviaire entre la France et l'Espagne, importante au regard des réseaux transeuropéens de transports. L'accident de Denguin dans les Pyrénées Atlantiques a aussi montré que nous avons besoin de l'entretien des réseaux ; c'est primordial. Il reste que le désenclavement du Sud-Ouest permettrait des liaisons quotidiennes qui sont attendues par les usagers. Vous aviez évoqué votre volonté de déposer le dossier d'autoroute ferroviaire dans le cadre du plan Juncker : où en êtes-vous à cet égard, et est-il possible d'envisager d'y raccorder le projet de liaison Mont-de-Marsan Tarbes ?

M. Arnaud Richard. 4,5 milliards d'euros sont prévus pour le canal Seine-Nord Europe, dont 60 % en provenance de l'Union européenne. Or, le MIE doit être allégé d'une partie de ses fonds par le plan Juncker. Souhaitez-vous que le financement de ce canal soit assuré par le plan Juncker ou par le MIE ? Dans le cas d'un financement par ce dernier mécanisme, comment seront garantis les fonds sachant qu'une partie de ceux-ci sont redirigés sur le plan Juncker ? De façon très simple, pouvez-vous nous assurer des fonds consacrés par l'Union européenne sur le canal Seine-Nord et de leur provenance exacte entre le MIE et le plan Juncker ?

M. Bruno Gollnisch. Vous avez évoqué les pratiques de concurrence déloyale dans le domaine du transport aérien. Que pensez-vous des mêmes pratiques de concurrence déloyale dans le domaine du transport maritime ? Je pense en particulier à la situation qui perdure, de ces pavillons de complaisance, parfois d'États en situation de déréliction comme l'a été très longtemps le Libéria, et qui ne peuvent par conséquent pas exercer le contrôle nécessaire sur ces navires. Ne serait-il pas temps de restreindre l'accès à nos ports français, peut-être même européens, à des navires battant notre pavillon ?

La protection des intérêts de nos pêcheurs dans la zone maritime exclusive : la convention de Montego Bay octroie à la France 200 milles marins de zone économique exclusive. Les mesures de protection des intérêts de nos pêcheurs, vis-à-vis d'une pêche extra-européenne, sont-elles suffisantes ? Quelles sont à cet égard vos relations avec votre collègue Ministre de la Défense ?

Le projet du TGV Rhin-Rhône est controversé. Un tribunal italien vient de décerner 150 années de prisons cumulées à des opposants au projet. Quelle est la position de la France à cet égard : ce projet est-il indispensable ? Quelle est la part des financements respectifs que la France, l'Italie et l'Union européenne s'engagent à mettre dans ce projet ?

M. Gilles Savary. S'agissant de la loi ferroviaire, je ne me fais pas de souci sur le design, mais des menaces pèsent sur le statut d'EPIC, qui donne une garantie universelle et constante à un opérateur qui a vocation à être sur le marché. Une modification des statuts des EPIC est-elle envisagée ?

Par ailleurs, un chantier est-il ouvert sur le plan européen s'agissant de l'industrie ferroviaire ? Alstom est devenu un petit groupe, et sa gamme est trop étroite ; il ne pourra pas demeurer seul pour répondre à tous les besoins. Cela pose beaucoup de difficultés à notre système ferroviaire. Y a-t-il une réflexion en cours sur ce point, en termes de restructuration industrielle ?

S'agissant du transport routier des marchandises enfin, la DG emploi considère que tout va bien en matière sociale, et qu'il ne faut pas brider la libre circulation des travailleurs de l'Est. Mais la situation est intenable : ce n'est même pas du travail dissimulé, ni du travail au noir...mais du travail fantôme ! Les salaires sont trop faibles pour mener une vie normale le week-end ; les routiers gardent la marchandise et le camion sans aucune rémunération. L'Union européenne n'a pas à se demander très longtemps si c'est euro-compatible ou pas... C'est inacceptable. Il faut maintenir une très forte pression sur la Commission, car c'est un problème qui relève spécifiquement de la subsidiarité, au sens où cette question ne peut trouver une solution qu'à l'échelle de l'Europe. Le sujet est d'une extrême gravité. Ce n'est pas du travail dissimulé ni au noir, c'est pire : il s'agit de travail non déclaré, non rémunéré, à l'échelle de l'Europe entière. Je ne comprends pas comment, à Bruxelles, on s'interroge encore pour savoir si c'est compatible ou pas !

La Présidente Danielle Auroi. Je ne peux qu'approuver les propos de Gilles Savary. Par ailleurs, j'aimerais relancer la discussion sur le Plan Juncker. Nathalie Chabanne a évoqué l'un des projets de ce plan. Peut-être, Monsieur le ministre, pourriez-vous nous parler des autres.

M. Michel Herbillon. Je souhaiterais moi aussi que Monsieur le ministre soit plus explicite sur le Plan Juncker. Sur un tout autre sujet, qui me préoccupe particulièrement, vous avez certainement comme moi constaté que les navires de croisière sont toujours plus gigantesques. Outre les dommages qu'ils peuvent causer sur nos côtes, j'aimerais savoir ce qu'il est en du nécessaire renforcement des normes de sécurité qui leur sont applicables.

M. Arnaud Richard. Monsieur le ministre, vous avez évoqué, s'agissant du Plan Juncker, des instruments de financement innovants. Quels sont-ils ?

Le Secrétaire d'État. Les questions ont été nombreuses et je vais essayer de vous apporter des réponses aussi complètes que possible.

M. Gilles Savary m'a interrogé sur la réforme ferroviaire et, plus particulièrement sur les trois EPIC et leur conformité aux règles communautaires. Soyons clair, cette organisation de la SNCF en EPIC n'est pas négociable et d'ailleurs, nous avons une lettre du commissaire européen aux transports qui confirme qu'elle satisfait à l'objectif de la Commission européenne s'agissant de l'indépendance du gestionnaire de réseau. Par conséquent, la discussion sur la mise en œuvre de cet objectif est, de notre point de vue, achevée.

S'agissant du transport routier de marchandises, je partage votre constat. Moi aussi, je ne me reconnais pas dans cette Europe qui oblige les chauffeurs routiers à dormir

dans leur cabine. C'est inacceptable et je suis conscient, comme vous, que l'application des règles communautaires pose de réelles difficultés, non seulement en termes de travail au noir mais également de dignité des travailleurs. Des initiatives ont été prises par plusieurs États - membres qui, d'ailleurs, se rapprochent de celles de la France. Je rappelle sur ce point la loi du 10 juillet 2014 visant à lutter contre la concurrence sociale déloyale dont vous avez été le rapporteur. Toutefois, aussi nécessaire qu'elles soient, ces initiatives nationales ne sauraient suffire et il faut aujourd'hui élever le débat au niveau communautaire et adresser un message fort à la Commission. C'est pourquoi la France soutient la création d'une agence européenne de contrôle du travail mobile ainsi qu'une meilleure coordination des législations nationales. J'espère parvenir à une position commune sur ces points avec mon homologue allemand M. Alexander Dobrindt lors du prochain Conseil « transports ».

À M. Didier Quentin, il est vrai que la répartition du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) – dont je rappelle qu'il a augmenté de 70 % – comporte de forts enjeux locaux, notamment s'agissant de sa part régionalisée. Pour l'instant, les régions discutent entre elles, en particulier s'agissant des ports et des aides aux conchyliculteurs ; vous comprendrez que je n'en sais pas plus. Pour ce qui concerne en revanche les modalités de gestion, dont j'ai souhaité qu'elles laissent de larges marges de manœuvre aux régions, je peux vous dire que mes services travaillent actuellement à la rédaction du règlement opérationnel qui devrait être publié début avril.

S'agissant de la pêche à la civelle, c'est une question complexe qui porte non sur les quotas mais sur l'interdiction des exportations hors de l'Union européenne. Je vous confirme que la France souhaite la fin de cette interdiction, en vigueur depuis 2010. Toutefois, nous devons convaincre les autres États-membres – au sein desquels la France est isolée – et, surtout, la Commission.

Pour revenir au ferroviaire, il faut être conscient qu'on ne peut pas tout faire et que tout ne peut pas être prioritaire. Il faut faire des choix. La priorité, aujourd'hui, pour le gouvernement, c'est la maintenance du réseau ferroviaire. Par maintenance, j'entends le travail au quotidien sur les lignes de chemin de fer, travail ingrat, qui n'a pas les honneurs des médias mais qui est plus que jamais nécessaire considérant l'état du réseau. Or, cette maintenance exige des moyens humains. Après la décision – que je qualifierai d'hasardeuse – de lancer simultanément quatre lignes de TGV, il est évident qu'une grande partie des moyens humains, d'ici à 2017, leur sera consacrée, en particulier pour les opérations de raccordement. Certains travaux de rénovation de gares et de restructuration devront donc être différés.

Vous avez évoqué les grands projets ferroviaires et, en particulier ce qu'on appelle l'autoroute ferroviaire. Il est vrai que celle-ci suscite des débats et des réticences au niveau local. Toutefois, son objectif, qui est le report modal, est pertinent. C'est pourquoi, si l'enquête publique a eu lieu, j'ai demandé à ce qu'elle soit complétée par une nouvelle enquête, centrée sur les enjeux environnementaux, notamment à Tarnos. C'est seulement lorsque ses conclusions seront connues, probablement en avril, qu'une décision sera prise. Il en sera de même pour les autres enquêtes publiques en cours, notamment celle relative au TGV Sud Europe Atlantique.

D'une manière générale, s'agissant des grands projets, il faudra également faire des choix. L'Arc atlantique, c'est-à-dire la liaison ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne, est tout à fait pertinente et je ne doute pas qu'elle se fera un jour. Mais le calendrier de sa réalisation est contraint par nos moyens qui ne sont pas illimités sachant que d'autres projets, tout aussi pertinents, doivent également être financés.

La Présidente Danielle Auroi et M. Arnaud Richard, entre autres, m'ont interrogé sur le projet de canal Seine-Nord Europe. Le gouvernement souhaite qu'il soit financé dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Le dossier doit être déposé avant le 26 février. Vous évoquiez, Monsieur le député, les financements innovants du Plan Juncker. En voici un exemple ! Je vous rappelle sur ce point que le gouvernement a déposé un amendement au projet de loi pour la croissance et l'activité afin de créer, par ordonnance, la société qui portera ce projet.

Pour répondre à M. Bruno Gollnisch, la France est favorable au dépôt d'un dossier dans le cadre du MIE pour le financement de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin. Ce projet est, avec celui du canal, labellisé d'intérêt européen. La répartition du financement entre la France et l'Italie résulte d'un traité qui a fixé la clé à 57 % / 43%, ce qui laisse toutefois entière la question de la répartition de la charge d'intérêts. Sur cette question du financement de la quote-part française, je vous rappelle que le Premier ministre a chargé MM. Michel Destot et Michel Bouvard d'une mission sur le montage financier de liaison ferroviaire Lyon-Turin. L'une des pistes intéressantes, qui l'est d'ailleurs pour le financement de tous les grands projets, est de leur affecter le produit de l'eurovignette 3.

Le contrôle des zones de pêche et la lutte contre la pêche illégale est une priorité car il en va de notre souveraineté. Elle mobilise actuellement les moyens de l'administration comme ceux des armées, en particulier outre-mer, au large de la Guyane.

En ce qui concerne le point sur l'industrie ferroviaire évoqué par M. Gilles Savary, sa question ne visait pas tant à faire le bilan de la situation interne à la France - même si c'est une question préoccupante aujourd'hui, puisque vous savez qu'une commande importante, s'élevant à deux milliards d'euros a été annoncée ce samedi pour Alstom, avec une tranche ferme d'un milliard d'euros et une tranche conditionnelle d'un milliard d'euros supplémentaire - mais de savoir si cette problématique était portée au niveau européen. Dans le débat sur le paquet technique, cela a été évoqué, et j'ai dit très clairement que la France considère que ce paquet technique doit être débattu avant que le volet politique dans ses deux aspects ne soit abordé. Mais il n'y a pas aujourd'hui de démarche de prise en compte de la problématique européenne sur la question de l'industrie ferroviaire. Il y a en revanche un partenariat entre l'Europe et les industries via le soutien de la filière, ces questions se retrouvent dans le paquet technique avec notamment les questions de signalisation.

Sur la question que vous m'avez posé, Madame la Présidente, sur le contenu des projets déposés par la France dans le cadre du plan Juncker : trente-deux projets ont été transmis par la France, mais aujourd'hui il s'agit seulement de propositions. J'attire votre attention sur le fait que le rapport Christophersen des coordonnateurs qui nous a été exposé sur cette question a présenté des exemples, précisant que ces exemples n'étaient que des exemples et pas forcément des priorités. Parmi ces exemples se trouvent le « Charles de Gaulle Express » et le Grand Paris. Je ne peux pas à ce stade vous donner le contenu de projets concernant les autres dossiers, mais il est clair que ces dossiers s'inscrivent dans vos préoccupations. Il y aura évidemment des arbitrages à faire par la Commission européenne compte tenu du volume financier, mais la France ne sera pas en panne de dossiers à présenter. Je ne peux pas aller au-delà de ces deux dossiers, qui figurent dans le rapport Christophersen à titre d'exemples, mais vous avez bien compris qu'ils ont à ce jour changé de statut.

Sur les pavillons de complaisance, nous ne sommes pas sur une question européenne. Cependant, le discours de la France ne peut que s'inscrire dans le sens des

discours que nous avons eu sur le droit du travail dans le transport routier et dans le transport aérien – je vous signale que l' » innovation » est toujours possible, puisqu'actuellement une compagnie norvégienne est en train d'inventer un modèle social assez inouï, celui de pilotes ayant le statut de travailleurs indépendants !

M. Gilles Savary. C'est du low-cost long courrier !

Le Secrétaire d'État. Pour le maritime, la France doit donc avoir la même position mais cela dépend pour l'essentiel de négociations qui se déroulent au sein de l'Organisation maritime internationale et non pas de l'Union européenne, même si il faudrait que cette dernière porte également ces débats.

Vous le savez, la France a fait le choix de ne pas déléguer ses compétences pour la certification de ses navires, et cela a été une bataille. Les contrôles menés par nos services permettent d'imposer le respect des règles.

Sur la question des navires à passagers, le débat a eu lieu mais n'a pour le moment pas beaucoup avancé. La Commission européenne s'est engagée à formuler des propositions dans les prochains mois sur cette question, afin d'améliorer la réglementation européenne. La France y sera attentive.

La Présidente Danielle Auroi. Merci Monsieur le ministre de nous avoir répondu très précisément, nous nous permettrons de vous auditionner à nouveau sur ces sujets lorsque la situation aura évolué.

La séance est levée à 17 h 45

Membres présents ou excusés

Commission des affaires européennes

Réunion du mardi 3 février 2015 à 16 h 30

Présents. - M^{me} Danielle Auroi, M^{me} Nathalie Chabanne, M. William Dumas, M. Michel Herbillon, M. Jérôme Lambert, M. Rémi Pavros, M. Didier Quentin, M. Arnaud Richard, M. Gilles Savary

Excusés. - M. Pierre Lequiller, M. Joaquim Pueyo, M. Jean-Louis Roumegas

Autres présences : Bruno Gollnisch (membre PE)