

N° 171

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 novembre 2018

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des affaires européennes (1) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union, COM (2018) 568 final,

Par MM. Pascal ALLIZARD, Didier MARIE et Jean-François RAPIN,

Sénateurs

(1) Cette commission est composée de : M. Jean Bizet, *président* ; MM. Philippe Bonnacarrère, André Gattolin, Mmes Véronique Guillotin, Fabienne Keller, M. Didier Marie, Mme Colette Mélot, MM. Pierre Ouzoulias, Cyril Pellevat, André Reichardt, Simon Sutour, *vice-présidents* ; M. Benoît Huré, Mme Gisèle Jourda, MM. Pierre Médevielle, Jean-François Rapin, *secrétaires* ; MM. Pascal Allizard, Jacques Bigot, Yannick Botrel, Pierre Cuypers, René Danesi, Mme Nicole Duranton, M. Christophe-André Frassa, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, M. Daniel Gremillet, Mme Pascale Gruny, Laurence Harribey, MM. Claude Haut, Olivier Henno, Mmes Sophie Joissains, Claudine Kauffmann, MM. Guy-Dominique Kennel, Claude Kern, Pierre Laurent, Jean-Yves Leconte, Jean-Pierre Leleux, Mme Anne-Catherine Loisier, MM. Franck Menonville, Georges Patient, Michel Raison, Claude Raynal, Mme Sylvie Robert.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I. UNE MODIFICATION DÉPOURVUE DE JUSTIFICATION	6
A. UNE URGENCE QUI N’EXISTE PAS	6
B. UN RISQUE IMAGINAIRE D’ISOLEMENT IRLANDAIS.....	7
C. L’ÉTUDE HORS-SUJET INVOQUÉE	9
II. UN DISPOSITIF INADÉQUAT	13
A. UN VECTEUR JURIDIQUE INADAPTÉ	13
B. L’ABSENCE SIGNIFICATIVE D’ÉTUDE D’IMPACT	14
III. ANTICIPER LES RELATIONS AVEC L’IRLANDE <i>POST BREXIT</i> RESTE POSSIBLE	17
A. ACCOMPLIR À TEMPS UN TRAVAIL EN PROFONDEUR	17
B. REVOIR DEUX CORRIDORS.....	18
CONCLUSION	21
ANNEXE LA REFONTE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS OPÉRÉE EN 2013	23
EXAMEN EN COMMISSION	29
PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE	33
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	37

AVANT-PROPOS

Lorsqu'elle a publié, le 1^{er} août 2018, une proposition tendant à modifier le règlement n° 1316/2016 du 11 décembre 2013 pour prendre en compte « *le retrait du Royaume-Uni de l'Union*¹ », la Commission européenne a présenté son dispositif comme une sorte d'évidence s'imposant d'elle-même, à tel point qu'une « *consultation des parties intéressées* » réduite à deux semaines (du 28 juin au 12 juillet 2018) lui paraissait suffisante. Dans le même esprit, il lui a semblé inutile d'analyser l'impact de ce qu'elle a présenté comme « *la seule option viable* » afin de « *résoudre les problèmes majeurs engendrés par le retrait du Royaume-Uni* ».

La réaction rapide des autorités françaises² et des opérateurs français concernés a peut-être montré aux rédacteurs du texte que les professionnels des transports maritimes, tout comme les acteurs de la vie portuaire – principalement en Bretagne et en Normandie – envisageaient les conséquences du *Brexit* d'une façon très sensiblement différente.

Dès qu'elle a eu connaissance de la proposition du 1^{er} août, la commission des affaires européennes du Sénat s'est saisie pour un examen au fond.

À l'issue d'un travail les ayant conduits à examiner les dimensions économiques et juridiques du sujet, ses trois rapporteurs partagent totalement les nombreuses critiques formulées à l'encontre d'une modification dépourvue de justification, concrétisée par un dispositif inadéquat.

Tel est l'objet de la proposition de résolution européenne que la commission des affaires européennes soumet à l'appréciation du Sénat et dont le présent rapport justifie les orientations.

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union, COM(2018) 568 final.

² Notamment de Mme Élisabeth Borne, ministre des transports, qui s'est adressée dès le 10 août 2018 à Mme Violetta Bulc, commissaire aux transports.

I. UNE MODIFICATION DÉPOURVUE DE JUSTIFICATION

Lorsqu'elle a publié sa proposition de règlement du 1^{er} août 2018, la Commission européenne a explicitement affirmé que la scission du corridor « Mer du Nord – Méditerranée » « aurait pour effet de couper l'Irlande de la partie continentale de l'UE ».

Or, ce risque d'isolement est imaginaire (A), et il n'y a aucune urgence, ni même aucune utilité d'adopter un règlement qui remodèle ce corridor au-delà de l'exclusion britannique (B). Enfin, l'étude invoquée par la Commission européenne est hors-sujet (C).

A. UNE URGENCE QUI N'EXISTE PAS

L'unique rôle des corridors consiste à faciliter la coordination des politiques nationales suivies par les États membres, ainsi que l'attribution de soutiens ponctuels à des investissements par l'Union européenne.

Relevant par nature de politiques à long terme, le fonctionnement des programmes associés aux divers corridors et aux autoroutes de la mer est donc étranger à tout ajustement décidé en urgence pour une période brève.

En pratique, le commerce maritime au départ ou à destination de l'Irlande ne serait privé d'aucune voie de communication maritime en l'absence de la modification proposée par la Commission européenne pour le tracé du corridor « Mer du Nord – Méditerranée ».

En fait, les seules relations irlandaises fortement susceptibles de subir des perturbations au minimum temporaires en cas de *Brexit* concernent le « long bridge », qui traverse le Royaume-Uni. La proposition de règlement n'esquisse pas l'ombre d'une solution à ce propos, alors même que **le sujet présentera un véritable caractère d'urgence en cas de *Brexit* « dur », tout comme l'ensemble liaisons commerciales - maritimes ou non - entre le Royaume-Uni et l'un quelconque des 27 États membres.**

Cette préoccupation, la seule de nature à justifier des mesures transitoires urgentes, étant étrangère à la proposition de règlement, est-il possible d'identifier au moins une opportunité à anticiper l'incidence d'un *Brexit* « dur » pour les relations maritimes au sens du RTE-T ? Bien-sûr, mais pas dans le sens des dispositions proposées, qui tendent à éviter un isolement imaginaire.

B. UN RISQUE IMAGINAIRE D'ISOLEMENT IRLANDAIS

Aucune disposition du règlement sur le RTE-T, notamment la définition des corridors du réseau central par l'article 43 du règlement n°1315/2013 de décembre 2013¹, n'impose de continuité maritime, bien qu'elle figure habituellement dans les corridors concernés. Cette continuité est largement respectée le long des corridors du réseau central, tels qu'ils ont été publiés par la Commission européenne le 17 octobre 2013, mais il n'y a pas là d'obligation. Le long du corridor « Mer du Nord - Méditerranée », les ports de Portsmouth et Londres, non plus que ceux du Benelux, ne comportent de prolongement maritime !

Le règlement relatif au RTE-T dispose que les corridors, « *si possible, associent au moins trois modes de transport, y compris, le cas échéant, les autoroutes de la mer* ». Par conséquent, **la création d'une liaison maritime nouvelle au sein d'un corridor suppose une modification préalable des autoroutes de la mer.** Rien de tel ne figure dans la proposition du 1^{er} août 2018.

Les ports et liaisons maritimes entre les îles britanniques et le continent



Source : Règlement (UE) N° 1315/2013 sur le RTE-T, du 11 décembre 2013, p.36

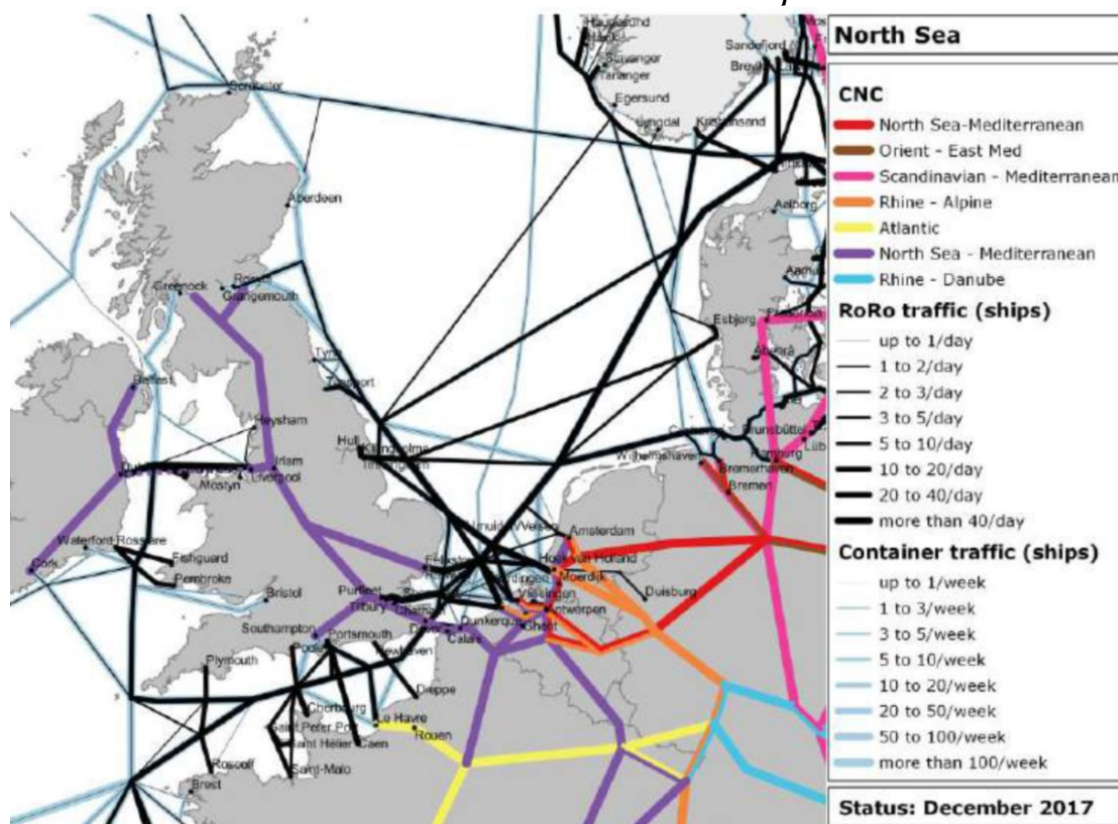
En réalité, la segmentation de l'espace européen en réseau central doté de corridors et en réseau global concerne principalement les infrastructures terrestres, y compris les eaux intérieures. **L'une des innovations introduites par le règlement n° 1315/2013 du 11 décembre 2013 sur le réseau transeuropéen de transport consiste précisément à réunir en un ensemble spécifique les liaisons maritimes incluses dans le RTE-T.**

¹ Ce règlement et celui relatif au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) font l'objet de l'annexe au présent rapport.

Dénommée « *autoroutes de la mer* », cette « *dimension maritime* » du RTE-T relie entre eux les ports d'une certaine importance pour les États membres : une liaison entre ports d'États membres peut faire partie des « *projets d'intérêt commun relatifs aux autoroutes de la mer* » si chacun relève du réseau central, ou si, l'un étant inclus dans ce réseau, l'autre appartient au réseau global.

Telles qu'elles ont été recensées en avril 2018¹, les autoroutes de la mer assurent une très large desserte maritime de l'Irlande, avec ou sans le Royaume-Uni.

Les autoroutes de la mer desservant les îles britanniques et la mer du Nord



Source : *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator, Brian Simpson*

Il n'y a pas le moindre risque de coupure des communications entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union. **Corridors du réseau central et autoroutes de la mer ont en commun d'être purement indicatifs envers les opérateurs de transport.**

Si la Commission européenne avait voulu prendre date afin de diriger ensuite – mais sans l'avoir affirmé – vers les trois ports qu'elle mentionne les crédits motivés par le *Brexit*, elle ne s'y serait pas prise autrement !

¹ *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator, Brian Simpson. April 2018.*

C. L'ÉTUDE HORS-SUJET INVOQUÉE

Dans sa réponse au courrier envoyé le 10 août 2018 par Mme Borne, ministre des transports, Mme Bulc, commissaire européenne aux transports, a fait valoir les conclusions d'une étude portant sur les relations maritimes entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union.

Publiée en avril 2018, l'étude en question avait un objet dénué de rapport avec le *Brexit* : il s'agissait d'un travail d'étape rédigé par le coordonnateur des autoroutes de la mer, M. Brian Simpson.

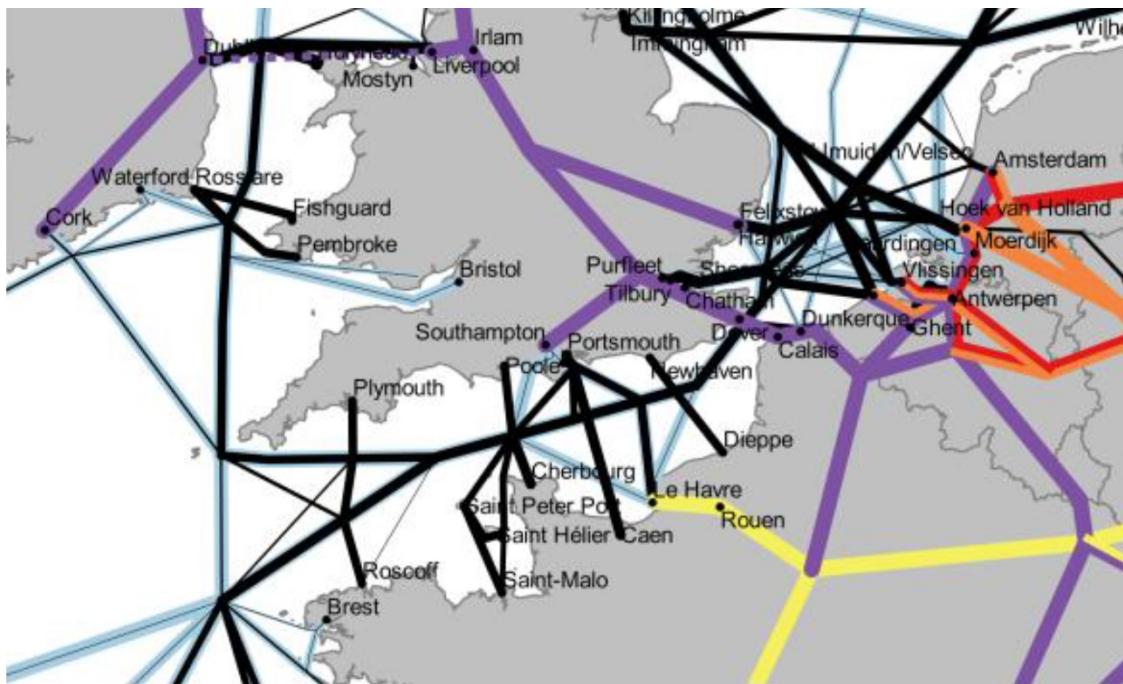
La première observation qui vient à l'esprit porte sur la bizarrerie d'un tel choix. En effet, les autoroutes de la mer concernent par nature la partie strictement maritime des échanges¹. Or, l'exposé des motifs accompagnant la proposition de règlement du 1^{er} août 2018 a fort justement observé : « *Sur le plan des liaisons de transport entre l'Irlande et le continent, le Royaume-Uni constitue un point de passage vital.* » En une seule phrase, tout est dit : **de l'aveu même de la Commission européenne, partir des transports maritimes actuels ne saurait apporter la moindre contribution pour éclairer le seul sujet qui compte : le redéploiement vers les liaisons maritimes du fret qui emprunte actuellement le « long bridge ».**

À cet égard, connaître les flux de conteneurs, de vrac solide ou de vrac liquide ne présente aucun enseignement, puisque les modes de transport correspondants utilisent déjà la navigation, souvent par la voie du Nord, qui rejoint les ports belges ou néerlandais en contournant l'Écosse. Les liaisons correspondantes relient bien l'Irlande à Rotterdam, Zeebrugge et Anvers, mais le *Brexit* n'y changera rien ! Qu'il s'agisse d'importations ou d'exportations irlandaises, les biens concernés font souvent l'objet de transbordements de navire à navire, en provenance ou à destination d'autres ports, très éloignés. **Rien ne suggère que les poids-lourds qui empruntent le « long bridge » de Liverpool à Calais via le tunnel sous la Manche se verront substituer des conteneurs.**

S'agissant de la mer du Nord et de la Manche, l'étude sur les autoroutes de la mer prend en compte la totalité des flux au départ d'un des ports de la région, ou à destination d'un de ces ports. C'est cohérent avec l'objet de la réflexion poursuivie, mais n'éclaire guère l'adaptation *a minima* requise d'après la Commission européenne par un éventuel *Brexit* « dur ».

¹ Même si les crédits utilisés à ce titre bénéficient aux infrastructures terrestres, qu'il s'agisse des ports ou des liens avec leur arrière-pays, fréquemment dénommé « hinterland » dans les documents de la Commission européenne.

Trafic de fret maritime en mer du Nord et dans la Manche



Source : *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator, Brian Simpson, p.14.*

Sur cette carte :

- le RTE-T « Mer du Nord -Méditerranée » apparaît en mauve ; le corridor « Atlantique » est jaune ; le corridor « Rhin - Alpes » est orange et le corridor « mer du Nord -Baltique » est rouge ;

- les liaisons roulières figurent en noir, avec une épaisseur fonction de l'intensité du trafic ;

- le transport de conteneurs est indiqué en bleu clair.

On observe que :

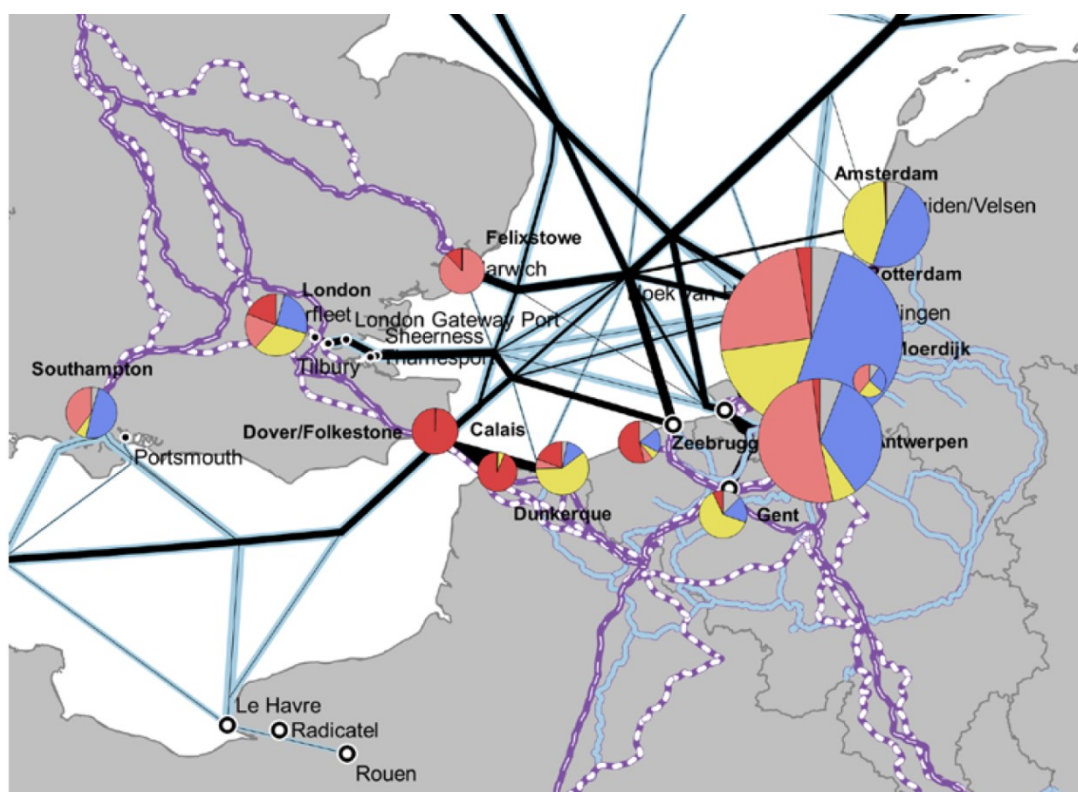
- les liaisons maritimes figurant ci-dessus ne font que très exceptionnellement partie d'un corridor central du RTE-T, et même du réseau central ;

- les flux de fret recensés ne sont pas nécessairement internes à l'Union européenne à 28, encore moins limités aux relations entre les îles britanniques et le continent européen.

Lorsque l'auteur de l'étude circonscrit son objet aux seules liaisons entre la Grande-Bretagne et le continent, la représentation graphique devient plus lisible, mais néglige toute différenciation entre transport de marchandises en lien avec le Royaume-Uni, d'une part, flux d'échanges avec la République d'Irlande, d'autre part.

Les deux origines sont ainsi confondues dans la carte reproduite ci-dessous, qui ne comporte donc aucune indication sur le redéploiement envisagé du fret empruntant aujourd’hui le « *long bridge* ».

Liaisons de fret maritime ou terrestre avec la Grande-Bretagne



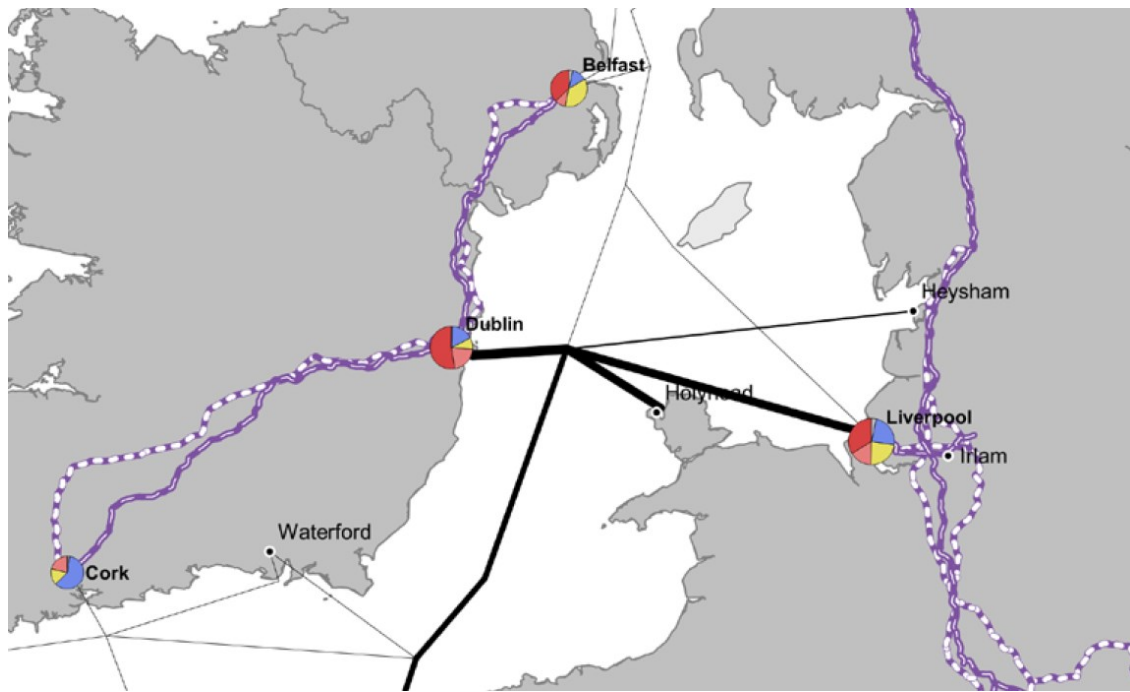
North Sea-Med ports: cargo

- Ro-Ro
- Container
- Dry bulk
- Liquid bulk
- Other

Source : *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator, Brian Simpson. Annexe, p. 100.*

Il ne faudrait toutefois pas en déduire que les auteurs du travail aient négligé l’Irlande : la carte ci-après prouve le contraire. Mais **elle ne distingue pas les transports en relation avec l’Ulster et ceux destinés à la République d’Irlande.** En fonction de ce que deviendra l’actuelle absence de frontière entre l’Ulster et le reste de l’île, les effets du *Brexit* – même « dur » – semblent particulièrement difficiles à anticiper.

Cette conclusion majeure est gommée dans le raisonnement qui a sous-tendu la proposition du 1^{er} août 2018.



North Sea-Med ports: cargo

- Ro-Ro
- Container
- Dry bulk
- Liquid bulk
- Other

Source : *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator*, Brian Simpson, p. 99.

Le mot de la fin quant à l'inadaptation de l'étude conduite par M. Simpson au sujet abordé par la proposition de règlement du 1^{er} août 2018 revient à son auteur pour qui les conséquences du *Brexit* restent imprévisibles.¹

Cette observation interdit formellement d'utiliser ce travail en vue d'adopter le RTE-T au *Brexit*.

Avoir négligé ce point, qui n'a rien d'anodin, explique peut-être que la Commission européenne ait présenté comme une évidence allant de soi ce qui n'est en réalité qu'un dispositif inadéquat.

¹ Cf. p. 15.

II. UN DISPOSITIF INADÉQUAT

En principe, une proposition consistant à modifier une directive ou un règlement doit s'appliquer à des dispositions dont la modification est pertinente vu l'objet de la proposition. En outre, une étude d'impact devrait être publiée, afin d'éclairer tout un chacun sur les conséquences de la proposition.

Dans le cas d'espèce, ni la première de ces obligations n'est respectée (A), ni la seconde (B).

A. UN VECTEUR JURIDIQUE INADAPTÉ

La Commission européenne a proposé de modifier l'annexe I, partie I, point 2 du règlement n° 1316/2013, prétendument pour prévenir tout isolement de l'Irlande. Or, **cette sous-partie d'une annexe au règlement sur le MIE ne comporte actuellement aucune liaison maritime au départ ou à destination d'un port irlandais, ni d'ailleurs de tout autre port du corridor considéré. Si toute mention liée au territoire britannique disparaissait de ce document, l'Irlande n'apparaîtrait ni plus ni moins coupée de la partie continentale de l'Union européenne qu'elle ne l'est aujourd'hui.**

Cette observation n'est pas pour surprendre, vu l'objet de l'annexe I, partie I, que la Commission européenne propose de modifier. Son intitulé est explicite : « *Liste des projets relatifs au réseau central présélectionné dans secteur des transports* ». Cette liste de douze pages énonce 216 tronçons, sélectionnés le long des neuf corridors du réseau central, ou hors de ces corridors (mais toujours dans le réseau central). Parmi ces 216 priorités remontant à 2013, huit seulement associaient un tronçon du réseau central et les autoroutes de la mer. Aucune de ces priorités mixtes ne concerne l'Irlande.

En tout état de cause, modifier une liste de projets « présélectionnés » cinq ans plus tôt ne peut rien changer à la desserte de l'Irlande, dès lors que le fonctionnement du MIE a dépassé le stade initial. Ainsi, **le support juridique de la proposition est lui-même inadapté au dispositif de la Commission européenne.**

Ce choix malheureux contribue probablement à expliquer pourquoi le dispositif proposé par la Commission européenne se focalise excessivement sur un corridor et néglige totalement les autoroutes de la mer, malgré leur évidente adaptation à la problématique des liaisons maritimes entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne. L'absence d'étude d'impact permet au minimum d'occulter cette lacune.

B. L'ABSENCE SIGNIFICATIVE D'ÉTUDE D'IMPACT

L'exposé des motifs de cette curieuse proposition affirme tranquillement qu'il est inutile d'effectuer une analyse d'impact, faute de « *solution sensiblement différente* » pour « *mettre en place des liaisons de transport véritablement performantes et durables entre l'Irlande et l'Europe continentale* ».

Au mieux, ces affirmations auraient pu être confirmées par une étude d'impact, elles ne peuvent pas dispenser d'en produire une. Toute étude sérieuse d'impact aurait dû aborder deux thèmes : **le bilan des réseaux existants**, donc des autoroutes de la mer reliant l'Irlande au continent, et la question à résoudre, à savoir **la réorientation des flux actuels de camions reliant Dublin à Calais via l'Irlande et le tunnel sous la Manche**.

La liaison Douvres-Calais par le tunnel de la Manche ne pourra pas conserver son statut actuel après le *Brexit*. Mais par où passeront les poids-lourds provenant d'Irlande ou à destination de Dublin, qui l'empruntent aujourd'hui ? Fournir une réponse catégorique immédiate relèverait de la gageure, mais une étude d'impact aurait au minimum abordé cet aspect. Elle aurait également dû examiner les déterminants de la situation actuelle – l'évitement des ruptures de charge, sujet aux enjeux économiques majeurs. Enfin, elle se serait au minimum penchée sur les objectifs et contraintes des opérateurs une fois que le *Brexit* aurait mis fin au « *long bridge* ». Citons à cet égard la disponibilité de *ferries* supplémentaires en nombre suffisant pour prendre en charge chaque année quelque 120 000 à 200 000 camions ou remorques non accompagnées. Le nombre de *ferries* supplémentaires sera moindre si l'itinéraire maritime est plus court, alors que la proposition du 1^{er} août 2018 privilégie les trajets les plus longs !

Ainsi, **la mauvaise utilisation d'un travail lui-même sérieux mais ayant un autre objet débouche sur une grave erreur d'analyse, expliquant une proposition inadmissible pour les ports français et contraire à toute rationalité.**

Privilégiés par les transporteurs maritimes opérant au départ ou à destination de Dublin, les transports rouliers empruntent le tunnel sous la Manche. Le reste du commerce au départ de la République d'Irlande ou à destination de celle-ci restera sans doute inchangé après le *Brexit*, qu'il soit négocié ou non.

Le seul impact du *Brexit* à étudier dans le cas présent concerne donc la réorientation des flux de poids-lourds qui ne pourront plus emprunter le « *long bridge* » en cas de *Brexit* « dur », et qui devront subir des ruptures de charge évitées aujourd'hui.

Rupture de charge et poids lourds embarqués sur des ferries.

En logistique, la « *rupture de charge* » désigne un chargement ou un déchargement de la marchandise pour un changement de moyen de transport. Dans le langage professionnel, le transport qui fait subir le moins de rupture de charge est appelé le « *complet direct* » : la marchandise est chargée chez l'expéditeur et déchargée chez le destinataire. Curieusement, la modalité qui fait subir le plus de rupture de charge est dénommée « *transport express* ».

Les ruptures de charges sont particulièrement coûteuses à l'entreprise de transport, car elles induisent une perte de temps pendant lequel les deux véhicules sont immobilisés. Elles exigent une infrastructure qui permette d'accueillir les véhicules pour les vider et stocker leur cargaison, du matériel de manutention, du personnel pour encadrer et mener la manœuvre. Ces opérations fournissent en outre autant d'occasions de subir une disparition de marchandise, par casse, perte ou vol. Les organisateurs de transport s'efforcent donc de les limiter autant que possible, notamment grâce aux navires rouliers, communément appelés « *RORO* » (contraction de « *Roll On, Roll Off* »).

Ces navires sont dotés de rampes d'accès mobiles, qui offrent des temps de chargement et déchargement réduits, puisque les camions avec remorques, semi-remorques, conteneurs ou même chargements exceptionnels sont aisément débarqués. Les services « *RORO* » sont particulièrement adaptés au transport de fret d'Irlande au continent *via* le Royaume-Uni, puisqu'ils évitent deux ruptures de charge. En revanche, le transport de fret qu'ils assurent n'apparaît pas dans les liaisons maritimes recensées par la Commission européenne entre les ports irlandais et ceux du continent européen : ils figurent au titre des liaisons entre l'Irlande et le Royaume-Uni, avant d'apparaître dans les flux de Douvres vers Calais *via* le tunnel sous la Manche, sans être distingués des transports proprement britanniques empruntant la même liaison. Voilà qui explique le résultat statistique faussé, d'où il semble résulter – à tort ! – que l'Irlande ne serait reliée de façon significative à aucun port français.

En produisant un texte inopportun, mal conçu et appliqué à des dispositions totalement inadaptées, la Commission européenne n'a pas fait œuvre utile. Il n'est pas trop tard pour s'attacher à une bonne préparation du *Brexit* quant aux liaisons avec l'Irlande.

III. ANTICIPER LES RELATIONS AVEC L'IRLANDE POST BREXIT RESTE POSSIBLE

La dimension la plus simple consiste à rendre les deux règlements du 11 décembre 2013 relatifs au RTE-T et au MIE cohérents avec le retrait du Royaume-Uni. Un vrai travail en profondeur, indispensable que le *Brexit* s'accompagne ou non d'un accord (A).

La seconde direction est plus ardue, car elle consiste à redéfinir non pas un, mais deux corridors (B).

A. ACCOMPLIR À TEMPS UN TRAVAIL EN PROFONDEUR

À en croire la proposition du 1^{er} août 2018, il suffirait d'ajouter une ligne dans l'une des annexes du règlement n°1316/2013 du 11 décembre 2013 pour que le dispositif soit adapté au *Brexit*, singulièrement à sa version « dure ». Curieuse affirmation pour qui a lu ses règlements et leurs annexes !

En effet, il est donc indispensable de revoir des dizaines de pages – comportant des cartes, listes et descriptions des « *nœuds* » de toute nature (principalement des ports, des aéroports et des canaux de communication), outre l'énumération des points de passages frontaliers par exemple. Simple sur le plan conceptuel, ce travail, qui reste à accomplir, est matériellement substantiel¹. Il devrait être achevé d'ici le 29 mars 2019, sauf à conserver des dispositions obsolètes dans des textes fondateurs pour la politique des transports. L'inconvénient serait alors très supérieur au douteux avantage procuré par la modification d'une liste elle-même datée.

Une obligation comparable de mise à jour s'appliquera aux autoroutes de la mer, dont le réseau très dense dans la Manche et en mer du Nord sera inévitablement amputé de ses nombreux embranchements qui desservent aujourd'hui les ports britanniques².

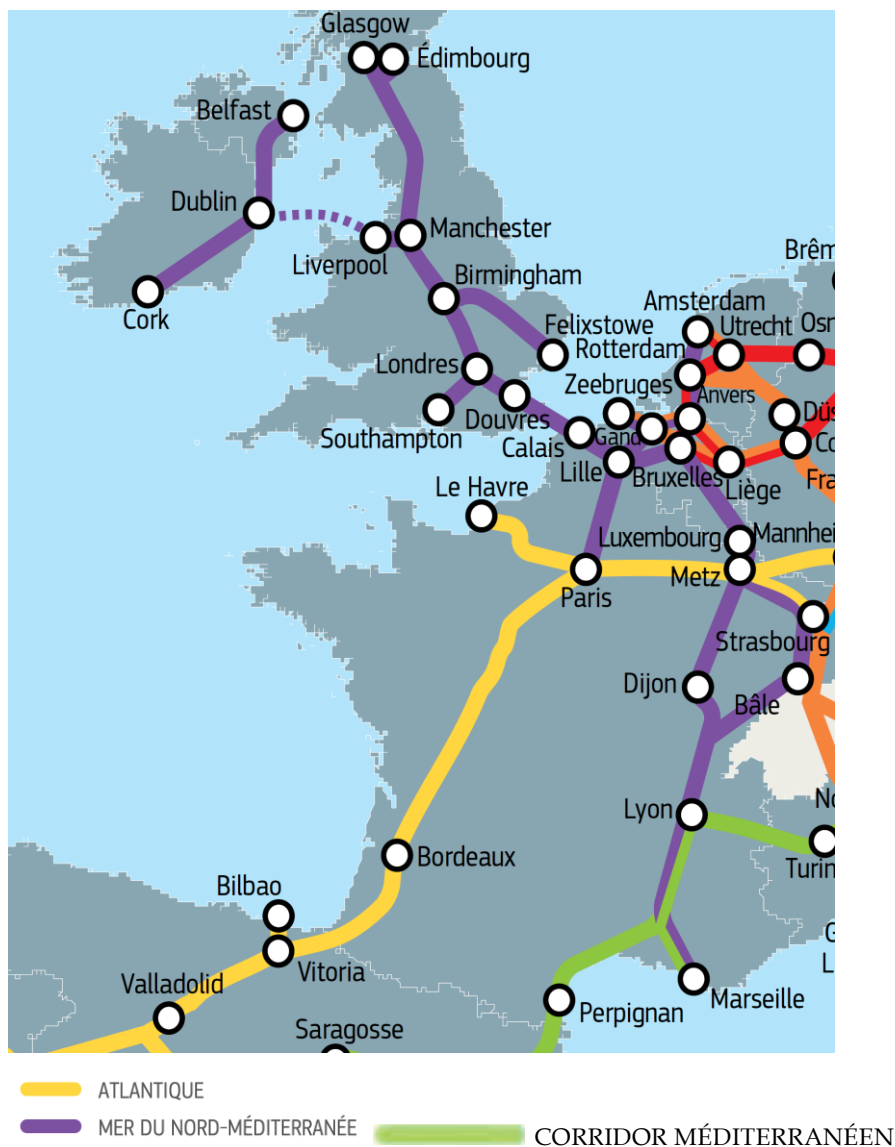
Mais l'essentiel n'est pas dans cette simple mise à jour documentaire, car il faudra bien adapter les voies de communication terrestres inscrites dans le réseau transeuropéen de transports.

¹ L'éventuelle mise en œuvre de l'article 46, point 6, du règlement n° 1315/2013 sur le RTE-T, qui autorise la Commission à établir par acte délégué « des cartes indicatives de pays voisins » suppose des « accords à haut niveau concernant les réseaux d'infrastructures de transport conclus entre l'Union européenne et les pays voisins concernés ». Les réseaux effacés dans les annexes au règlement de 2013 seront peut-être rétablies, mais dans un document distinct...

² Par ailleurs, M. Simpson devra quitter son poste, puisqu'il est de nationalité britannique.

B. REVOIR DEUX CORRIDORS

La tentation peut être forte de limiter l'adaptation des corridors à la seule liaison « Mer du Nord - Méditerranée ». C'est d'ailleurs ce que la Commission européenne a préconisé, au moins à titre transitoire. Il est évidemment exclu d'écarter cette modification, ne serait-ce que pour les raisons exposées précédemment. Mais la géographie et les temps de trajet maritime se conjuguent pour imposer que la révision porte également sur le corridor atlantique.



En effet, poids-lourds et remorques non accompagnées vont massivement emprunter des *ferries* afin de rejoindre le continent européen depuis l'Irlande, ou d'effectuer le voyage en sens inverse.

Les conditions de ces transports justifient deux observations :

- la brusque hausse de la demande pour ce type de navire aura fatalement une incidence très sensible sur le prix des trajets ;

- la voie routière étant dès aujourd'hui la moins coûteuse pour les opérateurs, sa compétitivité devrait s'accroître très nettement, si bien que la demande de transport maritime direct entre l'Irlande et le continent privilégiera au maximum les itinéraires les plus courts. Les quantités en cause n'ont rien de modeste, puisque l'Irlande exporte annuellement des biens atteignant 20,5 millions de tonnes en direction de ports britanniques, y compris via le « *long bridge* »¹.

En vertu de cette seconde observation, le trafic entre les ports irlandais, d'une part, les ports bretons ou normands, d'autre part, devrait s'accroître très sensiblement, à condition toutefois que la liaison avec leur *hinterland* se déroule sur des infrastructures dont les capacités seront cohérentes avec une circulation accrue.

Or, la carte ci-après met en évidence un fait nouveau directement imputable au *Brexit* : **le corridor atlantique récupérera** nécessairement, au moins sur une partie de son itinéraire, **les poids-lourds participant aux relations commerciales avec l'Irlande via des ports bretons ou normands** qui font actuellement partie du réseau général (Brest, Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg et Caen, le port de Dieppe étant situé entre ce corridor et celui qui relie aujourd'hui la mer du Nord à la Méditerranée).

Il conviendra donc d'intégrer ce corridor dans le schéma européen des liaisons avec l'Irlande, au moins par des embranchements - à définir - vers les ports français concernés.

C'est ici le moment d'observer que la révision de ces corridors devra prendre en compte notamment le rapprochement programmé entre ports français de Caen à Marseille, en passant par Le Havre, Rouen et Paris, sans négliger les incidences à venir de la liaison Lyon-Turin, située sur le corridor méditerranéen, mais après une section commune avec le corridor « *mer du Nord - Méditerranée* ». Voilà qui risque fortement d'influencer les données à prendre en compte pour examiner un éventuel aménagement du contournement de Lyon...

¹ Source : *European Parliament. Research for TRAN Committee - BREXIT : transport and tourism - the consequences of a no-deal scenario. Policy Department for Structural and Cohesion policies. Septembre 2018.* Cette étude rappelle en outre que les exportations représentent 42 % du PIB irlandais, contre 39 % pour le PIB allemand et 20 % pour le France.

Les ports du réseau global et ceux du réseau central concernés



Source : *Motorways of the sea. Detailed Implementation Plan of the European Coordinator, Brian Simpson*

Légende :

- Port du réseau central (Le Havre, Rouen, Calais et Dunkerque)
- Port du réseau global (Brest, Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg, Caen et Dieppe)

CONCLUSION

L'impression désagréable procurée par la lecture de la proposition publiée le 1^{er} août dernier par la Commission européenne - inutile, mal préparée, mal conçue - cède finalement la place à l'espoir d'une approche plus solidement charpentée, fondée sur la politique européenne des transports telle qu'elle a été formalisée dans les deux règlements du 11 décembre 2013, l'un relatif au réseau transeuropéen de transport, l'autre portant sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui assure notamment la contribution budgétaire de l'Union aux investissements considérables nécessités par des infrastructures structurantes s'il en est.

Par essence fondé sur le long terme, le soutien que l'Union européenne peut apporter aux projets de transport présentant un intérêt commun pour les États membres ne s'accommode guère de l'improvisation, ni même de dispositions purement transitoires valables pendant quelques mois. S'il en fallait une illustration, la proposition COM(2018) 568 final conviendrait à merveille !

En l'occurrence, il s'agit surtout de se préparer à une évolution inéluctable, même si l'échéance précise reste incertaine au moment où ces lignes sont rédigées.

Le défi à relever n'est ni simple, ni anodin. Pour l'aborder avec succès, il est indispensable d'**agir sans précipitation, mais sans perdre de temps !**

ANNEXE LA REFONTE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS OPÉRÉE EN 2013

La politique des transports appliquée aux corridors du réseau central est axée sur l'élimination des obstacles à la fluidité des trajets, sans que l'existence d'interconnexions ne soit exigée¹.

Par ailleurs, des techniques utiles aux transports ont été identifiées, portant sur la gestion des flux, qu'ils soient aériens (SESAR) ou ferroviaires (ERTMS). Les « autoroutes de la mer », qui « représentent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport », font partie de ces objectifs « techniques », bien qu'elles se distinguent par une forte composante environnementale, héritée des programmes MARCO POLO.

I. LE RÉSEAU CENTRAL AVEC SES « CORRIDORS »

Le règlement n° 1315/2013 comportait trois innovations conceptuelles majeures pour la politique des transports de l'Union : la segmentation du réseau de transport ; le rôle de la politique des transports dans les corridors du réseau central ; la prise en compte d'objectifs « techniques ».

La segmentation des réseaux de transport et la première nouveauté introduite en 2013, avec un découpage du territoire en deux ensembles :

- un « *réseau central* », comportant neuf « *corridors* », dont chacun devait « *associer si possible* » au minimum trois modalités de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers ; les principales infrastructures situées sur ses corridors sont constituées par 15 000 kilomètres de lignes ferroviaires aménagées par la grande vitesse, 38 « *aéroports clés* » reliés par liaisons ferroviaires à de grandes villes, enfin 94 ports européens majeurs reliés aux réseaux ferroviaires ou routiers. Il convient de noter que les neuf corridors du réseau central ne couvrent que « les principaux flux à longue distance dans le réseau central ». Ils ne doivent donc pas être confondus avec celui-ci, qui est plus vaste ;

- un « *réseau global* » de transports, avec pour objectif qu'à l'échéance 2050, la « *grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce réseau* »².

¹ Cette absence d'exigence quant aux interconnexions est une avancée majeure du MIE pour les réseaux de transport. Elle n'a pas – encore ? – été transposée à d'autres réseaux, comme ceux transportant l'électricité : le « paquet d'hiver » du 30 novembre 2016 comporte des objectifs d'interconnexion, sans référence à d'éventuelles saturations des réseaux nationaux.

² La politique européenne des transports laisse donc le reste du réseau aux seuls États membres.

**Les neuf corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T),
tels qu'ils apparaissent dans la présentation publiée
par la Commission européenne le 17 octobre 2013**



- | | | |
|---|--|--|
| — BALTIQUE-ADRIATIQUE | — ORIENT-MÉDITERRANÉE ORIENTALE | — ATLANTIQUE |
| — MER DU NORD-BALTIQUE | — SCANDINAVIE-MÉDITERRANÉE | — MER DU NORD-MÉDITERRANÉE |
| — MÉDITERRANÉE | — RHIN-ALPES | — RHIN-DANUBE |

Les portions indiquées en pointillés correspondent aux portions d'autoroutes de la mer incluses dans les corridors. Elles ont une portée symbolique marquée dans deux cas : Chypre et Malte, afin que chaque État membre apparaisse dans au moins un corridor.

Il reste que les liaisons maritimes font l'objet d'une approche renouvelée.

II. LE TRAITEMENT RENOUVELÉ DES LIAISONS MARITIMES

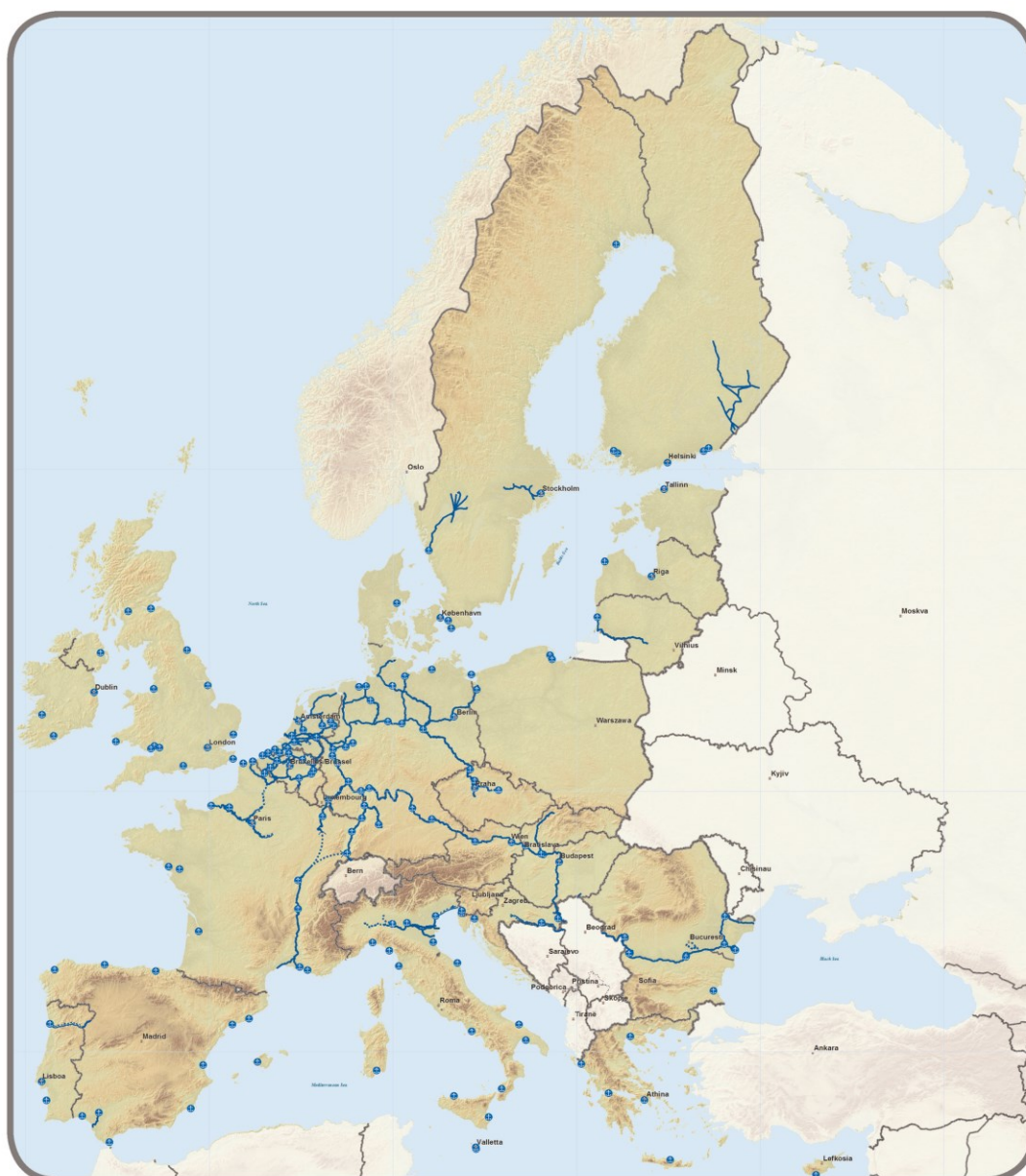
Celles-ci apparaissent parmi les intitulés décomposant le réseau central, mais seulement pour les ports, sans inclure les trajets en mer *stricto sensu*.

La partie du réseau central du (RTE-T) relative aux voies navigables et aux ports.



0.1. Réseau central:
voies navigables et ports
États membres de l'Union européenne

UE



Source : Règlement (UE) N° 1315/2013 du 11 décembre 2013, p.28

Ce résultat s'explique par la grande nouveauté maritime introduite en 2013 : la création des « *autoroutes de la mer* », dont l'ensemble forme la « *dimension maritime du réseau transeuropéen de transport*¹ ».

Les projets d'intérêt commun du RTE-T relatif aux autoroutes de la mer doivent soit être proposés pour au moins deux États membres et porter sur un lien maritime et ses connexions avec l'arrière-pays entre ports du réseau central, soit pour un lien maritime et ses connexions « *entre un port du réseau central et des ports du réseau global* », en mettant l'accent sur les connexions des ports concernés avec l'arrière-pays. En revanche, l'utilisation des voies d'eau intérieures est intégrée dans le réseau central ou le réseau global.

Ces « autoroutes » relient entre eux 331 ports, dont 84 sont situés sur un au moins des corridors du réseau central (6 en France), 22 n'appartiennent à aucun de ces corridors bien qu'ils fassent partie du réseau central du RTE-T (en France, Nantes et Saint-Nazaire), 225 font partie du « réseau global » du RTE-T (19 en France).

Auparavant, la dimension maritime de la politique européenne des transports était focalisée sur la substitution des voies maritimes ou des voies d'eau intérieures à la modalité routière. La finalité poursuivie était environnementale. Tel fut l'objet successif des deux programmes MARCO POLO I et II, achevés en 2012. Le changement d'approche opéré en 2013 est donc extrêmement sensible pour l'ensemble des transports par bateaux, mais les projets financés au titre des autoroutes de la mer peuvent correspondre à l'esprit des programmes MARCO POLO. À titre d'exemple, peut être citée la liaison par bateaux rouliers entre les ports d'Esbjerg (Danemark) et Zeebrugge.



¹ Règlement (UE) N° 1315/2013 du 11 décembre 2013 sur le RTE-T, article 21.

III. LE BOUCLAGE BUDGÉTAIRE PAR LE « MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE »

Il convient de noter en tout premier lieu que le MIE n'est pas réservé aux transports¹, bien que ceux-ci en absorbent la part du lion.

D'autre part, les besoins du réseau central pour la seule période 2014-2020 étaient estimés à 250 milliards d'euros par la Commission européenne dont la dotation au titre des transports n'excédait pas 26 milliards pour cette même période. C'est pourquoi les aides à l'investissement accordées dans le cadre du MIE doivent procurer un important effet de levier, chaque million d'euros investi au niveau européen devant générer 5 millions d'investissements de la part des États membres et 20 millions provenant du secteur privé.

Pour 80 à 85 %, les fonds destinés aux années 2014 à 2020 devaient être fléchés vers les projets « techniques » et les projets prioritaires le long des neuf corridors du réseau central, seul un petit nombre de projets « à forte valeur ajoutée européenne » portant sur d'autres sections de ce réseau central pouvant aussi être soutenus.

Les 15 à 20 % restants pourront être destinés à des projets ponctuels, notamment au sein du réseau global.

Il est à souligner que les financements de projets « techniques » sont indépendants des corridors. Tel est notamment le cas des « autoroutes de la mer », donc des liaisons maritimes entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union en cas de Brexit « dur ». Une portion d'autoroute de la mer incluse dans un corridor peut bénéficier de financement provenant, selon les termes de l'appel d'offres, du corridor concerné ou des autoroutes de la mer.

¹ L'énergie et le numérique en bénéficient également

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires européennes s'est réunie le jeudi 29 novembre 2018 pour l'examen du présent rapport. À l'issue de la présentation faite par MM. Jean-François Rapin et Didier Marie, le débat suivant s'est engagé :

M. Jean Bizet, président. – Merci de vous être mobilisés rapidement, d'avoir pris toute la mesure du sujet. La déclaration de la Commission européenne, mi-août, était inacceptable. Je me félicite que le Parlement européen puisse s'en saisir. J'ai accompagné, à sa demande, la ministre des transports à Dublin la semaine dernière pour rencontrer les professionnels de ce secteur, qui sont extrêmement demandeurs d'une réaction de la France. Au Havre, à Dunkerque et dans tous les ports concernés, les professionnels sont très mobilisés et conscients que nous essayons de nous montrer réactifs. Nous allons inviter la commissaire chargée du dossier, Mme Violeta Bulc ; elle recevra votre rapport. Un avis politique sera publié.

J'ai aussi rédigé une note préconisant l'intégration dans la réflexion de la liaison avec Marseille *via* le ferroutage, en passant par le contournement de Lyon. Le Brexit, dur ou *soft*, est l'occasion de repenser les interconnexions européennes.

M. Yannick Botrel. – Les préconisations initiales ont créé un certain émoi, d'autant que certains ports comme Roscoff trouvent leur raison d'être dans le trafic avec les îles britanniques. Certaines infrastructures méritent d'être adaptées, mais on ne peut ignorer les ports bretons et normands dans la nouvelle organisation, sans tenir compte des conséquences économiques pour les régions maritimes concernées.

Le projet de loi de finances 2019 prévoit la création d'une soixantaine de postes de fonctionnaires pour fluidifier le trafic de marchandises à travers la Manche. La crainte du détournement du trafic vers les ports du Benelux repose aussi sur le fait que ceux-ci sont moins contrôlés que les nôtres. Il y a quelques années, un rapport de la commission des finances sur les exportations agro-alimentaires françaises avait mis en évidence un taux de contrôle à Anvers de 0,4 %. Ce moins-disant ne risque-t-il pas de jouer au détriment des ports français ?

M. Didier Marie, rapporteur. – Au cours de nos auditions, nous avons appris que la nature et l'intensité des flux entre l'Irlande et le continent n'étaient pour ainsi dire pas connues, car ceux-ci sont mêlés aux flux britanniques : on ne peut pas dire si un camion arrivant à Calais vient d'Irlande ou de Grande-Bretagne. Personne n'est en mesure de fournir d'éléments précis et tangibles sur la nature des marchandises. Mais la nature des trafics et les routes suivies relèvent, quoi qu'il arrive, des décisions des armateurs.

En fléchant dans le corridor les ports du Benelux, la Commission européenne dirige vers ceux-ci les subventions européennes. Or du fait du Brexit et de la nécessité de récupérer une partie du trafic irlandais, les ports français devront faire des travaux d'aménagement. Les représentants des autorités portuaires nous ont souligné l'importance des investissements en jeu. L'impossibilité d'accéder aux financements européens représenterait un fort déficit de compétitivité.

Pour résumer notre propos, il faut rejeter la proposition de règlement parce que le véhicule juridique est inadapté, parce qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact, et que les réseaux maritimes et terrestres sont confondus dans la décision de la Commission européenne.

Enfin, au cours de l'examen du projet de loi d'habilitation portant sur le Brexit, il nous a été indiqué que le Gouvernement recruterait 700 douaniers pour faire face au Brexit, mais seulement 40 agents des services phytosanitaires vétérinaires, alors que les besoins ont été estimés entre 90 à 150 par M. Pourquery de Boisserin, chargé par le Gouvernement d'évaluer les conséquences du Brexit pour les ports. Or si la Grande-Bretagne devient un pays tiers, dans l'attente d'un accord, l'intégralité de ses marchandises devra être contrôlée.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous devons insister sur les recrutements nécessaires. La pédagogie est dans la répétition.

Ce rapport a été préparé dans un temps très limité, mais il était important de réagir rapidement ; un député vient seulement d'être désigné pour un rapport d'information sur le même thème. Il reste des zones d'ombre sur les raisons de la mise à l'écart de la France de cette décision.

M. Jean Bizet, président. – Je propose d'ajouter un point numéro 25 : « Souligne la nécessité d'une harmonisation des contrôles qui seront opérés respectivement au Royaume-Uni et dans les États membres de l'Union européenne ».

M. Didier Marie, rapporteur. – Au point 17, je propose d'ajouter l'adverbe « exclusivement » après « s'il s'était agi ».

M. Jean Bizet, président. – Nous inviterons Mme Bulc à venir rencontrer la représentation nationale.

M. André Gattolin. – Pourquoi la France a-t-elle été exclue de cette décision ? L'an passé, la Commission a attaqué des ports français et belges pour des abattements estimés indus. L'absence de réaction des autorités françaises s'explique-t-elle par une crainte de sanctions sur ce dossier ?

À l'issue du débat, la commission, à l'unanimité, autorise la publication du rapport d'information et adopte, dans la rédaction suivante, la proposition de résolution européenne ainsi que l'avis politique qui en reprend les termes et qui sera adressé à la Commission européenne.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union, COM(2018) 568 final,
- ④ Vu le règlement (CE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010,
- ⑤ Vu le règlement (CE) n° 1315/2016 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE,
- ⑥ Considérant que la proposition du règlement COM(2018) 568, publiée le 1^{er} août 2018, tend à introduire, dans le corridor « *Mer du Nord - Méditerranée* », une liaison maritime spécifique entre deux ports de la République d'Irlande faisant partie de ce corridor et Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, sans mentionner les ports de Calais, ni de Dunkerque,
- ⑦ Approuve l'intention d'anticiper les éventuelles conséquences imputables à un retrait du Royaume-Uni en l'absence d'accord avec l'Union européenne ;
- ⑧ Estime indispensable à cette fin de prévoir, autant qu'il est possible de le faire, les effets spontanés d'un tel départ afin d'y remédier lorsque cela paraît nécessaire ;
- ⑨ Insiste sur l'absolue nécessité pour la Commission européenne de procéder à une consultation suffisante des parties prenantes - notamment des États membres directement concernés - avant d'élaborer une proposition ;
- ⑩ Rappelle que toute proposition normative doit être accompagnée, dès sa publication, d'une étude d'impact permettant d'apprécier la situation de départ, le dispositif proposé, ainsi que les résultats attendus ;
- ⑪ Regrette que la Commission européenne se soit abstenue d'étudier le seul effet qu'un retrait du Royaume-Uni pourrait avoir pour le fret maritime entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne, à savoir la réorientation vers d'autres voies des poids-lourds

qui utilisent aujourd'hui la liaison maritime entre Dublin et Liverpool, afin de rejoindre la France à Calais ou Dunkerque *via* Douvres ;

- ⑫ Déploie que la consultation des parties prenantes n'ait duré que deux semaines, du 26 juin au 12 juillet 2018 ;
- ⑬ S'interroge sur l'absence de consultation des autorités françaises, qui ont manifestement découvert le dispositif lorsqu'il a été publié le 1^{er} août 2018 ;
- ⑭ Souligne que les liaisons commerciales maritimes entre ports des États membres peuvent emprunter librement les itinéraires choisis par les opérateurs, si bien que même une éventuelle absence de liaison identifiée comme telle par l'Union européenne n'aurait provoqué aucun isolement de la République d'Irlande, même en cas de retrait britannique sans accord avec l'Union ;
- ⑮ En déduit que rien ne peut justifier l'urgence alléguée de présenter une proposition dont la durée d'application serait nécessairement brève, alors que le dispositif du réseau transeuropéen de transport a une vocation de long terme ;
- ⑯ Observe en outre que la Commission européenne ayant invoqué une nécessité portant sur le tracé du corridor « *Mer du Nord - Méditerranée* », elle propose de modifier non le règlement (CE) n° 1315/2013 – qui définit les corridors du réseau central – mais le texte qui tend à accompagner lesdits tracés sur le plan des subventions budgétaires, sans justifier cette apparente confusion entre deux dispositifs, complémentaires mais distincts bien qu'ils aient été signés le même jour ;
- ⑰ Constate en outre, avec surprise, qu'un sujet relevant par excellence des « *autoroutes de la mer* » au sens du règlement (CE) n° 1316/2013 ait été traité par la Commission européenne comme s'il avait relevé exclusivement d'un corridor du réseau central ;
- ⑱ Observe que la modification proposée par la Commission européenne tend à modifier, au sein du règlement (CE) n° 1316/2013, la partie I de l'annexe I, dont l'objet consiste à établir la « *liste des projets présélectionnés dans le secteur des transports* » ;
- ⑲ S'interroge en conséquence sur le rapport entre le fait de modifier une liste établie en 2013 pour donner un premier élan au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'une part, la prise en compte d'un retrait du Royaume-Uni presque six ans après, d'autre part ;
- ⑳ Constate que la Commission européenne s'est abstenue de proposer une modification des réseaux central et global, bien qu'une part substantielle de chacun de ces réseaux se trouve sur le territoire du Royaume-Uni ;
- ㉑ Constate également qu'aucune modification n'a été proposée au tracé des autoroutes de la mer, bien que celles aboutissant à un port

britannique ne puissent perdurer après le retrait du Royaume-Uni, avec ou sans accord accompagnant ce retrait ;

- ② Pour l'ensemble de ces raisons, demande le retrait pur et simple de la proposition de règlement COM(2018) 568 final ;
- ③ Estime, d'autre part, impérieux que la Commission européenne élabore deux propositions de règlements tendant à modifier les cartes des réseaux de transport annexées aux règlements (CE) n° 1315/2013 et (CE) n° 1316/2013 afin d'y supprimer les tracés de réseaux terrestres situés sur le territoire du Royaume-Uni, l'entrée en vigueur de ces deux propositions étant conditionnée par le seul retrait du Royaume-Uni, indépendamment de ses modalités ;
- ④ En cas de retrait britannique sans accord avec l'Union, estime en outre indispensable d'engager au plus vite une réflexion sur les flux commerciaux entre la République d'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne, afin d'éclairer la révision des corridors et des autoroutes de la mer, dont le calendrier devra nécessairement être accéléré ;
- ⑤ Invite le Gouvernement à faire valoir cette position dans les négociations au Conseil.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

REPRÉSENTANTS DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT MARITIME

M. Hervé Martel, directeur général du grand port maritime du Havre

M. Frédéric Moncany de Saint-Agnan, président du Cluster maritime français

M. Stéphane Raison, président du directoire du port de Dunkerque

M. Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France

REPRÉSENTANTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

(Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer)

M. Franck Agogué, adjoint au directeur des services de transport

Mme Laurence Matringe, adjointe au sous-directeur en charge des ports et du transport fluvial

M. Pierre-Emmanuel Fatisson, chef de projet « affaires européennes » à la sous-direction des ports et du transport fluvial

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL AUX AFFAIRES EUROPÉENNES

Mme Marie-Hélène Auffret, chef du secteur TREG (transports, politique régionale, Outre-mer, recherche et innovation, espace)

M. Jérôme Gazzano, conseiller Brexit

M. David Michel, adjoint au secteur PARL (parlement européen, parlement national)