

15ème législature

Question N° : 12101	De Mme Agnès Firmin Le Bodo (UDI, Agir et Indépendants - Seine-Maritime)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse >Corridors maritimes	Analyse > Corridors maritimes.
Question publiée au JO le : 11/09/2018 Réponse publiée au JO le : 08/01/2019 page : 210 Date de signalement : 18/12/2018		

Texte de la question

Mme Agnès Firmin Le Bodo attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les corridors maritimes. Afin de préparer l'après *Brexit*, la Commission européenne a proposé le 1er août 2018 d'adapter le tracé du corridor transeuropéen Mer du Nord-Méditerranée, qui relie notamment l'Irlande et l'Écosse au Benelux et à Marseille, en prévision de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Il s'agit de promouvoir des liaisons maritimes directes, évitant les futurs passages en douane à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni. Alors que ce corridor aboutit actuellement sur le continent à Calais et Dunkerque, Bruxelles envisage désormais de relier directement l'Irlande au Benelux en passant au large des ports français, pourtant géographiquement bien plus proches. Cette proposition, « n'est pas acceptable » comme Mme le ministre l'a rappelé ! Dérouter l'itinéraire reliant l'Irlande au continent en évitant les ports français fait fi non seulement de la géographie, mais aussi de l'efficacité économique. Les ports français puissants et surtout extrêmement réactifs, peuvent absorber ce surcroît d'activité. En outre, cette décision n'est pas sans conséquence sur le financement des ports français. En effet, les ports situés sur les réseaux transeuropéens de transport sont susceptibles de bénéficier de fonds européens pour leur développement. Faire passer le corridor Mer du Nord-Méditerranée au large de la France les priverait donc de ces financements plus que jamais nécessaires dans le cadre de leur développement, à l'instar du GPMH qui développe un ambitieux plan d'investissement qui devra être soutenu par l'Europe. De plus, sur la forme, on s'interroge beaucoup sur les raisons qui ont motivé cette décision de la commission : ce manque de transparence fait vivement réagir les acteurs des ports français qui ne comprendraient pas que cette décision ne soit pas revue. Les liaisons entre l'Irlande et les ports français doivent être renforcées et il n'est pas imaginable que la Commission seule et avec des motivations nébuleuses, favorise les ports du Nord de l'Europe au détriment de nos ports qui encore une fois ont toute l'efficacité pour traiter ces nouveaux flux. Aussi, les professionnels français sont dans l'attente de réactions fermes et surtout de décisions rapides en faveur d'un tracé de ces routes incluant les ports français. Elle lui demande comment le Gouvernement compte agir en faveur de la politique portuaire française.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement engagé pour défendre les ports français dans le cadre de la révision du tracé du corridor RTE-T mer du Nord – Méditerranée proposée par la Commission européenne le 1er août 2018. Dès le 10 août, il a été indiqué à la Commissaire aux transports Mme Violeta Bulc le désaccord de la France avec la proposition qui crée une liaison maritime directe entre l'Irlande et le Benelux, excluant les ports français. Ce désaccord porte tant sur la procédure de préparation de cette proposition que sur le fond. La proposition ne tient en

effet absolument pas compte des échanges existants entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne (EU) qui transitent par le Royaume-Uni sans y faire étape. Il a donc été demandé à ce que les ports de Calais et Dunkerque, déjà inclus dans le corridor mer du Nord – Méditerranée et qui représentent 87 % des échanges maritimes transmanche, fassent partie de cette nouvelle liaison maritime, passant par ces deux ports. De plus, il convient d'établir une liaison maritime directe entre l'Irlande et Le Havre, port du réseau central qui est le point d'entrée de l'axe Seine. En conséquence, l'axe Le Havre-Rouen-Paris, qui est déjà au sein du corridor Atlantique, pourrait également intégrer le corridor mer du Nord – Méditerranée. Il est également souhaitable d'accompagner les évolutions nécessaires des nœuds du réseau RTE-T permettant les liaisons avec l'Irlande. Le port de Cherbourg est particulièrement concerné au regard des liaisons maritimes directes actuelles déjà fortes avec l'Irlande, 63,5 % de son trafic en 2017 s'effectuant avec cet État membre (30 000 remorques par an utilisent la liaison ferry par Cherbourg dans les deux sens, représentant plus d'un million de tonnes de marchandises en 2017). La brièveté de la traversée entre Dublin et Cherbourg (19 h), contre plus du double pour les ports visés dans la proposition de la Commission européenne, est un atout pour optimiser les échanges au sein du marché intérieur. Il répond également aux enjeux de rapidité du transit, en particulier en ce qui concerne les produits frais. Il a donc été demandé de l'intégrer comme nœud du réseau central irrigant l'Europe continentale. Bien que ports du réseau global, les nœuds de Brest et Roscoff sont géographiquement les plus proches sur la partie continentale de l'UE pour desservir l'Irlande (14 h de navigation depuis Cork, 17 h depuis Dublin). La rapidité des liaisons maritimes directes déjà existantes entre ces ports est donc un atout essentiel pour assurer la continuité du marché unique. En outre, du trafic existe déjà entre Roscoff et l'Irlande : 170 000 tonnes et 220 000 passagers sont échangés annuellement par le biais de 48 000 VL et 1 300 PL. Par ailleurs, compte tenu des circonstances exceptionnelles engendrées par le Brexit, il semble essentiel de réétudier immédiatement la situation de certaines infrastructures afin de les inscrire au sein du réseau central et de permettre leur intégration à un corridor. Des échanges réguliers ont lieu avec la Commission européenne sur ce sujet. Une sensibilisation des autorités irlandaises aux atouts des ports français est aussi prévue prochainement, au-delà d'actions qui ont déjà pu être menées au premier semestre 2018.