

Compte rendu

Commission des affaires européennes

Jeudi
6 décembre 2018
10 heures

Compte rendu n° 71

- I. Présentation du rapport d'information de MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont et examen de la proposition de résolution européenne sur le projet de règlement sur les corridors maritimes (E 13368) 3
- II. Communication des référents de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi autorisant l'approbation de la décision (UE, EURATOM) 2018/994 du Conseil du 13 juillet 2018 modifiant l'acte portant élection des membres du Parlement européen au suffrage universel direct, annexé à la décision 76/787/CECA, CEE, Euratom du Conseil du 20 septembre 1976 (n° 1355) 12
- III. Communication des référents de la commission des affaires économiques sur le projet d'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Vietnam 15
- IV. Examen des textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 et 88-6 de la Constitution 18

**Présidence de
Mme Sabine Thillaye,**
Présidente

COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Jeudi 6 décembre 2018

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

La séance est ouverte à 10 h 06.

I. Présentation du rapport d'information de MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont et examen de la proposition de résolution européenne sur le projet de règlement sur les corridors maritimes (E 13368)

Mme la présidente Sabine Thillaye. Mes chers collègues, le rapport de MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont fait suite à une communication des référents de la commission des affaires étrangères et du développement durable. Je remercie les rapporteurs d'avoir accepté de bien vouloir travailler dans l'urgence, mais compte tenu de l'évolution préoccupante du débat sur le Brexit à la Chambre des Communes, il me semble essentiel que l'Assemblée nationale prenne rapidement position sur la question des liaisons maritimes entre la République d'Irlande et le continent en anticipant le risque d'une absence d'accord. Notre prise de position en faveur de la prise en compte des ports français dans le tracé des corridors maritimes contribuera au débat au Parlement européen et favorisera la modification du texte proposé par la Commission européenne. C'est en bonne voie, mais il demeure important d'appuyer la position du Gouvernement français dans ce débat. Je passe la parole à MM. Jean-Pierre Pont et Pierre-Henri Dumont pour présenter leur rapport, ainsi que leur proposition de résolution.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Madame la Présidente, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier tous ceux qui nous ont apporté leur concours dans l'élaboration en urgence du présent rapport et de la proposition de résolution européenne, ainsi que mon collègue, Pierre-Henri Dumont. Nos deux circonscriptions sont voisines et leurs ports, respectivement Calais et Boulogne, ont parfois connu des différends, récemment encore sur la liaison transmanche mais il est grand temps de réunir ces deux ports. Nous sommes donc unis dans la défense du port de Calais, qui, du reste, a souvent eu maille à partir, dans l'histoire, avec les Anglais.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Je vous remercie, cher collègue et cher rapporteur, pour vos propos. Nous allons essayer de faire en sorte que les bateaux boulonnais ne viennent pas bloquer le port de Calais à la suite de ce rapport, comme ils en ont l'habitude... Madame la Présidente, mes chers collègues, nous intervenons devant vous ce matin à un moment particulier. Un moment particulier pour notre Assemblée, puisqu'hier matin, la Commission spéciale a examiné le projet de loi par lequel le Gouvernement sollicite l'habilitation du Parlement à prendre par ordonnances les mesures nécessaires – pour certaines en cas d'accord de retrait, pour les autres, les plus nombreuses, en cas d'absence d'accord – dans trois domaines dont l'un a un lien avec notre discussion de ce jour, la circulation des personnes et des marchandises. Notre Assemblée examinera ce texte en séance

lundi 10 décembre prochain. Un moment particulier pour le Royaume-Uni, puisque le Parlement britannique a entamé la discussion sur l'accord de retrait et la déclaration politique sur la discussion future. Cette discussion a débuté dans des conditions délicates, et la Chambre des Communes est appelée à se prononcer par un premier vote le 11 décembre prochain. Nous nous garderons de nous prononcer sur l'issue des discussions au Parlement britannique, mais pour faire preuve d'un certain euphémisme, il paraît raisonnable de dire que la ratification est aujourd'hui incertaine.

Le Conseil européen a de toute façon recommandé aux États membres comme à la Commission européenne, dès le mois de mars dernier, de nous préparer à tous les scénarios, y compris celui d'un Brexit sans accord et donc sans période de transition, pour en limiter les conséquences. C'est dans ce cadre, et en suivant cette recommandation, que la Commission européenne a publié le 1er août une mesure d'urgence relative au Réseau transeuropéen de Transport, et plus précisément à la liaison entre l'Irlande et la partie continentale de l'Europe. Mais cette question se pose indépendamment de la façon dont le Brexit se déroulera, avec ou sans période de transition. Les débats devant la commission spéciale l'ont bien mis en évidence : l'impact du Brexit, avec la création d'une frontière extérieure entre les États membres de l'Union et le Royaume-Uni, impose des adaptations des infrastructures, des personnels affectés, des méthodes de contrôle nécessaires au respect des règles de police, de douane, sanitaires, relatives à la circulation des personnes et des marchandises dans ce nouveau contexte. Ces adaptations devront être plus ou moins rapides selon le type de Brexit et plus ou moins profondes selon la future relation. Nous ne pouvons donc qu'être particulièrement vigilants sur le sujet des corridors du réseau transeuropéen de transport, qui concerne un aspect particulier, celui des cofinancements européens destinés aux infrastructures de transport et aux interconnexions du réseau central. Lors de notre réunion du 15 novembre dernier, nous avons évoqué les deux instruments qui ont été mis en place par l'Union européenne en 2013 en matière de transports : le Réseau Transeuropéen de Transport, d'une part, et son bras financier, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, d'autre part. Or les corridors servent de référence pour la sélection des projets cofinancés prioritairement par l'Union, sélection qui se fait par le biais d'appels à projets concurrentiels. Il est donc essentiel que les ports français soient bien identifiés comme étant « dans la boucle » de et vers l'Irlande pour pouvoir avoir pleinement accès aux appels à projets qui concerneront cette desserte prioritaire. C'est une condition, ce n'est pas une garantie, nous y reviendrons.

Mais il y a une deuxième raison d'être attentifs : jusqu'à présent, la majeure partie du transport de marchandises Irlande – partie continentale de l'Union européenne passe par les ports et les routes du Royaume-Uni. Cet état de fait aujourd'hui est susceptible de changer à l'avenir, au profit d'un renforcement de la part du trafic maritime entre l'Irlande et le continent. Nous devons donc veiller à saisir les opportunités que le Brexit présente, et les changements des routes maritimes en font partie.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Ce sont ces deux raisons qui expliquent la très forte réaction de la France – des ports en premier lieu, mais aussi des collectivités locales concernées et du Gouvernement – à la proposition faite le 1er août par la Commission européenne. En effet, cette dernière, après avoir lancé une consultation publique de deux semaines seulement sur les nouveaux liens maritimes entre les ports de Dublin et de Cork et les ports du corridor Mer du Nord - Méditerranée a proposé un lien vers des ports, en se limitant à Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

La Commission se défend de toute « malice » à l'égard des ports français ; elle explique avoir basé ce nouveau tracé du corridor sur les liaisons maritimes directes existantes

aujourd'hui entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union. J'y verrai pour ma part presque de la paresse intellectuelle. Certes historiquement, en 2013, les neuf corridors se sont greffés sur les corridors ferroviaires de fret européen introduits dès 2007 et étendus en 2010, dont ils sont le prolongement. D'une certaine façon, la Commission a ici repris ce schéma de pensée en remplaçant les lignes de chemin de fer par des lignes de fret maritime. Mais il est pour nous inconcevable de ne pas avoir tenu compte de la réalité des flux de trafic de marchandises entre l'Irlande et le continent. Or une partie de ces flux arrive à Calais et Dunkerque, ports du réseau central qui sont aujourd'hui sur le corridor.

La Commission n'a pas tenu compte non plus des temps de trajet, bien plus longs vers les trois ports retenus. Or, la durée de trajet a des incidences directes sur les émissions de CO₂ et de particules polluantes. Il est donc inacceptable que les ports de Calais et Dunkerque ne soient pas pleinement intégrés dans la nouvelle liaison maritime directe vers l'Irlande qu'envisage la Commission européenne pour remplacer la partie terrestre britannique du corridor Mer du Nord – Méditerranée. Il est regrettable que, compte tenu de la nécessaire redéfinition définitive des liens entre l'Irlande et le continent, la Commission n'ait pas d'emblée envisagé un lien nouveau vers l'Irlande à partir du corridor Atlantique. Le mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) s'inscrivant dans le cadre financier pluriannuel, avec un accord de retrait ordonné, nous en resterons à la situation qui prévaut aujourd'hui jusqu'au 31 décembre 2020. Sans accord, le texte MIE 2014-2020 doit certes être modifié, mais la proposition de la Commission européenne est inacceptable.

La Commission TRAN a examiné les propositions de sa rapporteure le 3 décembre ; le Conseil n'a pas encore inscrit ce sujet à son ordre du jour. Dans tous les cas, il est indispensable que la période post 31 décembre 2020 ne soit pas préemptée par une décision prise à la va-vite au cours de l'été dernier. Cette question se pose d'ores et déjà puisque le MIE 2021-2027 est en cours de discussion. Les Commissions Transports-Tourisme et Industrie-Recherche-Énergie du Parlement européen, saisies conjointement, se sont prononcées le 22 novembre dernier ; le Conseil des Ministres des Transports du 3 décembre a adopté une orientation générale partielle. S'agissant des ports français concernés qui appartiennent au réseau central, les deux co-législateurs s'accordent sur la nécessité non seulement d'inclure dans le corridor Mer du Nord – Méditerranée redessiné Calais et Dunkerque, mais aussi de redessiner le corridor Atlantique avec une branche maritime vers l'Irlande à partir de l'axe Seine-Le Havre.

S'agissant du MIE 2021-2027, les commissions conjointes proposent deux prolongations vers l'Irlande dans le corridor Mer du Nord - Méditerranée, dont seule l'une inclut Calais et Dunkerque, et elles n'incluent pas Le Havre dans ce corridor Mer du Nord - Méditerranée, demande portée tant par le Gouvernement français auprès du Conseil, qui l'a acceptée dans son orientation partielle lundi, que par la Commission Transports pour le MIE 2014-2020. Concernant les ports français qui appartiennent au réseau global, le Parlement européen propose d'intégrer les ports de Brest, Roscoff, Caen et Cherbourg dans ce corridor Atlantique redessiné. Pour séduisante politiquement que soit cette idée, elle n'en demeure pas moins juridiquement fragile. En effet, appartenir à un corridor présuppose une condition, celle d'être un port du réseau central, et cette catégorisation relève non pas du règlement MIE mais du règlement RTE-T n° 1315/2013. De plus, cette solution présente un double inconvénient : tout d'abord la liste est incomplète ; ensuite l'accession à cette nouvelle catégorie ne pourrait pas être limitée aux seuls ports français concernés par le Brexit. Leur visibilité en termes d'accès aux financements européens serait donc loin d'être accrue, ce serait sans doute même le contraire, les autres ports européens pouvant demander et bénéficier de ces financements.

Ces ports sont dans une situation particulière : compte tenu de leur situation géographique, qui leur offre un avantage comparatif en termes de rapidité de la liaison maritime, une modification des flux en leur faveur est très prévisible. Une solution à la fois solide juridiquement et efficace concrètement est d'inscrire dans les priorités du MIE le soutien à l'amélioration des contrôles de sécurité, douaniers, sanitaires liés au trafic de marchandises et de passagers ; cela permettrait de répondre à la fois aux besoins des ports français et à la nécessité d'un ciblage précis des financements sur ces derniers ; une telle approche horizontale aurait en outre le double avantage d'obliger la Commission européenne à y consacrer systématiquement une tranche de ses appels à propositions et de porter le taux maximum de cofinancement auquel les projets français peuvent prétendre de 30 % à 50 %. Une accélération du calendrier de la Commission européenne, avec une révision anticipée du règlement précité, s'impose en parallèle, dans le but de revoir la situation de certaines infrastructures si cela est nécessaire.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Cette solution « horizontale » présentée par notre collègue est privilégiée par le Conseil comme par la Commission européenne. Le prochain appel à projets de la Commission en atteste : il a parmi ses priorités une composante inédite relative à la connexion et le développement des ports maritimes du réseau global, ciblant les actions nécessaires à l'adaptation des infrastructures de transport et au maintien de la fluidité des échanges de marchandises. Y répondre permettrait de donner de manière immédiate une visibilité aux ports bretons et normands, et d'asseoir leur crédibilité. Si nous souhaitons que le coordinateur interministériel nommé le 15 octobre dernier leur apporte toute l'assistance nécessaire, c'est bien aux ports à agir, si possible de manière coordonnée pour maximiser leurs chances de réussite dans ce processus compétitif. Toutefois, les financements disponibles sur le MIE 2014-2020 sont par définition en voie d'extinction, puisque nous sommes proches du terme du mécanisme. S'il reste possible d'agir à la marge sur les programmes pluriannuels en les révisant pour 2019 et 2020 de manière à tenir compte du retrait du Royaume-Uni et en réorientant les potentiels montants non-utilisés des appels à projets clos, des besoins de financements supplémentaires sont prévisibles, pour compenser les effets négatifs du retrait du Royaume-Uni en aidant les acteurs des transports et les collectivités locales à anticiper les transferts de flux de personnes et de marchandises, ainsi qu'à faciliter leur flux transfrontalier entre l'Union et le Royaume-Uni. D'où notre demande d'un financement *ad hoc*. Telles sont les raisons qui nous ont poussés à vous proposer, chers collègues, Madame la présidente, cette résolution européenne. Je vous remercie.

M. Joaquim Pueyo. Je voudrais tout d'abord remercier les deux rapporteurs. N'étant pas un élu de la mer mais de la terre, je suis moins impliqué qu'eux et serai de ce fait parfaitement objectif. Il s'agit en réalité d'un sujet très sérieux. L'exigence de la continuité du corridor entre l'Irlande et le continent est justifiée et il est bien évident que les ports français auront un rôle important à jouer. Vous avez rappelé à juste titre que nous avons des ports en Bretagne, en Normandie, ma terre d'élection, et je mentionnerai en particulier le port de Cherbourg. Il est également nécessaire de prendre en compte le transport des voyageurs. Je partage donc vos préoccupations et votre position. Je m'interroge cependant sur la position de certains organes européens : le Parlement européen s'est-il prononcé à ce sujet ? Le comité des régions devait également être saisi, de même que le Comité économique et social européen (CESE). Ont-ils émis un avis ? Nous avons intérêt à mobiliser le plus largement possible ces différents organes afin que notre proposition de résolution puisse, dans l'hypothèse où elle serait adoptée par l'Assemblée nationale, être suivie d'effet. L'orientation du transport maritime consécutive au Brexit emportera des conséquences pour la France et les ports que vous avez cités et je vous félicite pour votre travail.

M. Pieyre-Alexandre Anglade. Il est souvent fait aux ports français le procès de la lenteur des services des douanes par comparaison avec certains autres ports européens, et notamment les ports belges ou néerlandais. Certains considèrent que la décision d'exclure les ports français de l'itinéraire transeuropéen reliant l'Irlande au continent viendrait de la crainte d'une congestion de la douane dans les ports du nord de la France. J'aurais aimé connaître votre appréciation à l'égard de ces critiques et vous interroger sur vos propositions pour faire émerger une offre douanière plus compétitive.

Mme la présidente Sabine Thillaye. J'aurais une question complémentaire suite à mon déplacement en Irlande avec l'Union des Ports de France pour rencontrer l'Association des Ports Irlandais. J'ai pu constater qu'il y avait beaucoup d'inquiétude dans les ports irlandais. On ressent une crainte réelle que les ports français ne puissent pas faire face : il faut pour cela des infrastructures et des compagnies maritimes de qualité, et on pouvait ressentir des craintes qu'elles ne fassent défaut. J'ai également ressenti, malheureusement, la concurrence qui existe entre nos ports français : comment éviter que cela ne mène à une forme de dispersion ?

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Ce sujet est véritablement d'intérêt national, et ma question à propos de cette proposition de résolution européenne, est la suivante : quelle est votre estimation des chances que la Commission européenne revienne sur sa décision, et quelles seraient les étapes suivantes pour que l'Assemblée manifeste son désaccord et défende l'intérêt de ses ports ?

Mme Nicole Le Peih. La France possède 5 500 kilomètres de côtes : comment cet atout n'est-il pas développé de manière plus dynamique ? Vous vous opposez très fermement à la position initiale de la Commission européenne, mais j'aimerais avoir plus d'informations quant à la situation des ports bretons et celle de nos voisins directs concernés par cette question des corridors.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Sur le Parlement européen, je voudrais faire un parallèle avec la pêche électrique. La Commission européenne avait décidé la prolongation de la pêche électrique, et le Parlement européen a décidé de revenir sur cette décision, et d'interdire la pêche électrique. Nous avons d'ailleurs fait une proposition de résolution qui avait recueilli l'unanimité sur ce sujet. Quant au Comité des régions, il me semble qu'il a adopté un avis sur la proposition législative de la Commission.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Sur les chances de réussite de la proposition, tout n'est pas encore acquis, mais à ce stade les discussions sont très avancées, la Ministre a l'air très confiante, il n'y a pas de raison d'un retour en arrière. Je dirais donc que nous sommes très proches d'un succès.

Sur la concurrence entre les ports, il est vrai que la question de la fluidité est une inquiétude partagée par l'ensemble des députés, il appartient aussi au gouvernement de veiller à l'absence de distorsions de concurrence entre les contrôles français et les contrôles exercés en Belgique et aux Pays-Bas par exemple. Il y a un équilibre à trouver entre la préservation du marché intérieur, la protection des citoyens sur des enjeux de sécurité sanitaire par exemple, avec les produits entrant en provenance du Royaume-Uni. Pour parvenir à cet équilibre, il nous faut une vraie concertation avec nos voisins, notamment pour éviter une forme de *dumping* aux contrôles. Cela rejoint en partie la question de la concurrence entre les ports français, qui ont moins l'habitude que certains de nos voisins de défendre ensemble leurs intérêts. Combien d'années de tension entre Calais et Boulogne avant que l'on n'aboutisse à

une forme plus étroite de coopération ? La proposition insatisfaisante faite cet été par la Commission pourrait bien être l'illustration dommageable de cette incapacité à représenter un collectif des ports. Je rappelle qu'après la première consultation de deux semaines, le ministère flamand a répondu à la Commission européenne, l'association des ports flamands a répondu également. Le gouvernement français, contrairement à l'Union des ports français, n'avait pas répondu. Il nous faut réfléchir à cette insuffisance.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour compléter la réponse de mon collègue Monsieur Dumont, j'ajouterais qu'apparemment, la décision de la Commission était justifiée par une certaine incertitude quant aux capacités de déchargement et de docks des ports français.

Quant à la concurrence, il est vrai qu'entre Boulogne et Calais il y avait une concurrence féroce au niveau des chambres de commerce. J'avais d'ailleurs avancé l'idée de réunir les deux ports et cette proposition avait été violemment rejetée. Si nous avions pu avoir ce rapprochement, nous aurions pu avoir un port important réunissant Boulogne et Calais, alors que la distance entre ces deux villes n'est pas plus grande que celle qui joint les extrémités du port de Marseille. Il faut à mon sens considérer Dunkerque, Calais et Boulogne comme un seul port et se battre sur ce plan dans toutes les discussions européennes.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Il s'agit d'une seule et même façade maritime, d'autant que nous avons la chance d'être reliés jusqu'à la baie de Somme, par une infrastructure, l'autoroute A16. Ce corridor routier alimente l'ensemble des ports jusqu'à la frontière belge.

Sur le degré de préparation des ports, certains sont bien avancés. Ainsi, le projet Calais Port 2015, qui comprend la réalisation d'infrastructures, avec une avancée sur la mer est sur la bonne voie. Le chantier des travaux avait été inauguré par le Président Hollande et cela avance. Avec un budget de plus de 400 millions de travaux, dont 82 millions apportés par l'Union du fait de son inscription dans le corridor européen, on voit bien les enjeux financiers que recouvrent de tels investissements et l'importance conférée à l'entrée dans le dispositif européen en termes de moyens attribués.

Aujourd'hui, on ne peut pas savoir comment les acteurs du transport vont rééquilibrer leurs flux, l'enjeu est donc d'être prêts le plus tôt possible pour capter ces flux. Cela dépend aussi de l'état de préparation du gouvernement français et des choix très techniques qui vont être faits. Savoir où l'on met la zone de dédouanement, comment on affecte les douaniers. Pour être tout à fait honnête, je ne suis pas totalement serein sur ces sujets. Le Ministre de l'agriculture affirmait il y a quelques semaines les difficultés à estimer, par exemple, le nombre de vétérinaires dont nous aurons besoin. Il y a besoin d'un ajustement pour savoir quels seront les moyens affectés à chaque port, afin de savoir comment attirer les flux prochains.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Il est donc d'autant plus nécessaire de présenter un front uni sur ces sujets.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Pour répondre à la question sur les compagnies maritimes, je vais à nouveau prêcher pour la paroisse calaisienne. En ce qui concerne les voyageurs, je considère que la perte du pavillon français dans le détroit du Pas-de-Calais, il y a trois ans de cela, est un drame absolu. La compagnie maritime *My Ferry Link* (ex-*SeaFrance*), qui a fait l'objet d'une attaque juridique par les Britanniques, n'a pas été

soutenue par le Gouvernement français de l'époque. Aujourd'hui, pour le transport des passagers, on se retrouve, avec une compagnie britannique et une compagnie scandinave qui exercent dans le détroit. Ceci rend les discussions moins rapides, moins « pratiques ». J'ai peur qu'à très court terme, on ne paye cette absence de pavillon français dans le détroit.

Mme Marguerite Deprez-Audebert. Quelle est votre position sur la concurrence féroce entre les ports belges, hollandais et français ? Les industriels du nord reçoivent de la marchandise via les ports belges, les Belges offrant le transport routier vers la France.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour compléter la réponse sur le transport des passagers et des marchandises, il se trouve que j'ai demandé, il y a quelques semaines, au Président de la Brittany Ferries si la sortie de la Grande-Bretagne de l'UE entraînerait l'apparition d'un *duty-free* et si un transfert de ligne vers Boulogne pouvait être à nouveau envisagé, puisque Boulogne avait eu un temps 4 millions de passagers et dispose des infrastructures nécessaires. Il m'a répondu que, du fait du développement des ventes en ligne, le *duty-free* n'était plus aussi attractif qu'auparavant, mais il s'est montré ouvert. Par ailleurs, il faut savoir que 700 postes de douaniers vont être créés.

En ce qui concerne le contrôle sanitaire, la Commission estime qu'il doit se faire là où le poisson arrive, en l'occurrence à Calais, ou à 20 kilomètres au plus. Or à Boulogne passent non seulement 30 000 tonnes de pêche fraîche mais également 350 000 tonnes de poissons travaillés arrivant par la route dont une partie d'Angleterre. Une demande de dérogation a donc été formulée auprès de la Commission pour qu'un certain nombre de contrôles puissent se faire aussi à Boulogne.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. La question du *duty-free* est centrale car s'il y a frontière, il y a *duty-free*. C'est la position du négociateur, de Gérald Darmanin, Ministre de l'action et des comptes publics, et de Nathalie Loiseau, Ministre auprès du Ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargée des affaires européennes. Les modalités de mise en place du *duty-free* seront donc étudiées. Le système sera néanmoins moins attractif parce qu'il y a eu un rattrapage des prix des cigarettes, la différence entre le prix du paquet en France et celui au Royaume Uni s'étant réduite depuis une vingtaine d'années.

Sur le sujet des douanes, au cours de l'examen du projet de loi habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures de préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, le Gouvernement s'est montré attentif à la question du *dumping* au contrôle. Les pays de l'Union européenne qui ont travaillé dans la négociation continuent à travailler ensemble sur la relation future pour éviter ce *dumping*.

En ce qui concerne les ports bretons souhaitant être intégrés dans le corridor, la question qui se pose est d'ordre juridique. La résolution que nous souhaitons voir adopter sera-t-elle une position de principe qui ne pourra pas être la position finale adoptée par l'Union européenne ? On est face à ce qui distingue la proposition politique de la réalité juridique. Nous proposons donc que les ports bretons soient intégrés dans un réseau, tel que l'a décrit Jean-Pierre Pont. Cette solution horizontale est le meilleur compromis pratique pour prendre en compte l'intérêt des ports bretons.

M. Jean-Pierre Pont, rapporteur. Pour être dans le corridor, il faut être dans le réseau principal. Or les ports bretons sont dans le réseau global. S'ils y étaient intégrés, ainsi que les ports normands, d'autres ports réclameraient le même traitement. Les aides financières

apportées par le biais du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) s'en trouveraient alors extrêmement diluées. On aurait plutôt intérêt à valoriser ces ports, à leur trouver des financements spécifiques plutôt que de vouloir les intégrer à tout prix.

Mme la présidente Sabine Thillaye. Sur la proposition de résolution européenne, nous avons été saisis de deux amendements de notre collègue Liliana Tanguy, à laquelle je donne la parole pour les présenter ensemble.

Mme Liliana Tanguy. En réponse à la dernière intervention de Jean-Pierre Pont, je voudrais insister sur le souhait des députés finistériens d'intégrer le réseau central. Nous considérons que ces ports, qui ont pu bénéficier d'investissements, ont besoin d'autres investissements de modernisation et d'interconnexion. C'est cette position que Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, a fait remonter auprès de la Commission européenne.

Mes amendements au projet de résolution concernent les fonds européens qui peuvent être mobilisés pour financer les investissements dans les ports afin qu'ils restent compétitifs face aux ports du nord de l'Europe. Le 1^{er} amendement est un simple amendement de précision des bases légales énumérées dans la proposition de résolution. Mon second amendement vise à soutenir la proposition de la Commission des transports du Parlement européen de demander à la Commission un soutien financier complémentaire au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Il s'agit de trouver des financements complémentaires pour compenser les effets négatifs d'une sortie sèche du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cet amendement préconise la création d'un fonds complémentaire à celui du MIE. Il se base sur une proposition du Parlement européen à la Commission, par le biais d'un rapport sur les corridors de l'eurodéputée Karima Delli. Cet amendement prévoit également que le reliquat de fonds du MIE existant puisse être fléché vers les ports, notamment les ports français. Il faut utiliser tous les fonds disponibles au niveau européen.

M. Jean Pierre Pont, rapporteur. Vous avez souhaité compléter les visas de notre résolution en faisant référence au projet de rapport de la Commission des transports du Parlement européen. Il ne semble pas opportun de privilégier ce projet de rapport, alors qu'il n'a pas encore été adopté formellement et que d'autres travaux parlementaires européens ont été menés sur ce sujet. Je vous demanderai donc de bien vouloir le retirer.

Mme Liliana Tanguy. Je comprends votre position et accepte de retirer mon amendement, mais compte tenu de la qualité de ce travail, je suggère que votre rapport y fasse explicitement référence.

L'amendement n° 1 est retiré.

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Concernant votre second amendement qui vise à préciser notre résolution en détaillant les outils financiers complémentaires à mobiliser pour soutenir les ports affectés par le Brexit, nous estimons que notre formulation est préférable. Au point 4 de notre texte nous estimons indispensable que l'Union européenne « *apporte rapidement un soutien adapté aux ports affectés par le rétablissement d'une frontière extérieure entre le Royaume Uni et l'Union* ». Mieux vaut s'en tenir à cette expression globale plutôt que de lister les mécanismes financiers européens qui pourraient apporter un soutien financier aux ports et aux entreprises de transport en difficulté. Cette demande « d'un soutien adapté » englobe les fonds que vous avez cités dans votre amendement et évite d'en exclure d'autres qui pourraient être mis en œuvre, selon les résultats

des ultimes négociations en cours entre les autorités européennes et le Royaume Uni. Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement que nous estimons satisfait par notre rédaction.

Mme Liliana Tanguy. Je voudrais expliquer l'origine de cet amendement. De nombreux élus bretons ont pris conscience de la sous-utilisation des fonds européens existants et tout particulièrement des crédits prévus pour le mécanisme d'interconnexion européen (MIE) pour la période 2019-2020. Il me paraît important d'insister sur ce point, ces crédits existent et il serait dommage de ne pas les utiliser pour adapter les ports français à ce nouvel environnement, alors que d'autres mécanismes de soutien financier sont conditionnés à la réussite de négociations complexes. Je comprends toutefois très bien vos arguments et accepte de retirer mon amendement

L'amendement n° 2 est retiré

M. Pierre-Henri Dumont, rapporteur. Je vous remercie d'avoir retiré votre amendement et je tiens à préciser que dans notre rapport, comme dans notre intervention, nous avons insisté sur l'importance de l'accompagnement financier pour soutenir les ports français. Je suggère d'ailleurs que nous prenions une position politique dans notre communiqué de presse en demandant au Gouvernement d'appuyer une réorientation dans l'utilisation des fonds disponibles du MIE pour les affecter en priorité aux ports affectés par le Brexit.

À l'issue du débat, la commission a *autorisé* la publication du rapport et a *adopté*, à l'unanimité, la proposition de résolution européenne suivante :

« L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et abrogeant la décision n° 661/2010/UE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (COM[2018] 438),

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),

Considérant le caractère stratégique du réseau transeuropéen de transport pour favoriser la compétitivité et la cohésion des États membres ;

Considérant l'impact du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et ses conséquences sur, d'une part, la connectivité directe de l'Irlande avec la partie continentale de l'Union européenne et, d'autre part, les infrastructures de transport, notamment portuaires, situées sur la future frontière extérieure de l'Union découlant de ce retrait ;

Considérant que la consultation de la Commission européenne prévoyait, en cas de retrait non ordonné du Royaume-Uni le 29 mars 2019, l'ajout de nouvelles liaisons entre les ports de Dublin et Cork et les ports continentaux du corridor « mer du Nord - Méditerranée » et que la Commission, sans tenir compte des réponses des acteurs français du secteur, des flux réels entre l'Irlande et l'Union ainsi que des temps de traversée respectifs, a d'emblée exclu les ports français ;

- 1. S'oppose fermement à l'adoption, dans ses termes initiaux, de la proposition de la Commission européenne modifiant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période comprise entre le 30 mars 2019 et le 31 décembre 2020 ;*
- 2. Considère que le maintien de la pleine intégration de l'Irlande au sein du marché unique impose de recourir à la voie maritime avec :
 - un réalignement du corridor Mer du Nord- Méditerranée incluant non seulement les deux ports français du réseau central du RTE-T qui en font déjà partie, soit Calais et Dunkerque, mais aussi le port du Havre,*
 - un réalignement du corridor Atlantique, en y intégrant les ports centraux irlandais pertinents avec une liaison de et vers l'axe Seine-Le Havre ;**
- 3. Appelle, pour les ports bretons et normands du réseau global du RTE-T, à inscrire dans les priorités du mécanisme pour l'interconnexion en Europe le soutien à l'amélioration des contrôles des flux de marchandises et de personnes ; estime impératif d'avancer le calendrier de révision du règlement de 2013 pour le développement du réseau transeuropéen de transport, afin de permettre si nécessaire leur inscription dans le réseau central, voire leur intégration dans un corridor ;*
- 4. Juge indispensable que l'Union européenne apporte rapidement un soutien adapté aux ports affectés par le rétablissement d'une frontière extérieure entre le Royaume-Uni et l'Union à 27, afin de maintenir des flux de personnes et de marchandises les plus fluides possibles. »*

II. Communication des référents de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi autorisant l'approbation de la décision (UE, EURATOM) 2018/994 du Conseil du 13 juillet 2018 modifiant l'acte portant élection des membres du Parlement européen au suffrage universel direct, annexé à la décision 76/787/CECA, CEE, Euratom du Conseil du 20 septembre 1976 (n° 1355)

Mme Nicole Le Peih, référente de la commission des affaires étrangères.
L'objet de la présente communication est de revenir sur le vote, intervenu hier dans la Commission des affaires étrangères, du projet de loi autorisant l'approbation de la décision du Conseil du 13 juillet 2018 modifiant « l'Acte électoral ». Cette décision du Conseil est née du

constat qu'ont fait les institutions européennes, et notamment le Parlement européen, d'une désaffection progressive des électeurs envers les élections européennes, trop souvent qualifiées d'élections de second rang par rapport aux échéances nationales. Si ces élections peinaient à mobiliser en 1979, avec 60,7 % des électeurs, les élections de 2014 ont été loin d'attirer plus d'un électeur sur deux, avec un taux de participation de 43,5 %, ce qui demeure toutefois le meilleur taux de participation depuis 1999. Ces élections sont pourtant cruciales, j'aurais l'occasion d'y revenir.

Le premier suffrage européen, comme vous le savez, eut lieu en 1979, même si les États membres n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur une procédure unique. Nous vivons actuellement sous le régime d'une décision du Conseil des 25 juin et 23 septembre 2002. Cette décision a fixé des principes qui demeurent encore valides : un mode de scrutin proportionnel, avec scrutin de liste préférentiel facultatif dans tous les États membres ; la possibilité pour certains États membres, dont la France fera partie, de constituer des circonscriptions territoriales, à la condition expresse de ne pas porter atteinte au caractère proportionnel du scrutin ; l'incompatibilité de la qualité de membre du Parlement européen et de parlementaire national, cette double fonction ayant été autorisée dans l'Acte initial ; la possibilité pour chaque État de fixer un plafond pour les dépenses de candidats relatives à la campagne électorale.

Le Parlement européen a mené plusieurs travaux sur la rénovation du suffrage européen. Il y est d'autant plus légitime que le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne stipule, dans son article 223, paragraphe 1, que « *le Parlement européen élabore un projet en vue d'établir les dispositions nécessaires pour permettre l'élection de ses membres au suffrage universel direct selon une procédure uniforme dans tous les États membres ou conformément à des principes communs à tous les États membres* ». Je citerai en particulier le rapport du député Andrew Duff, de 2011, qui évoquait la possibilité d'élire 25 députés européens au sein de listes transnationales, dans une circonscription unique correspondant à l'ensemble du territoire de l'Union européenne. M. Duff envisageait des listes transnationales composées de candidats provenant d'au moins un tiers des États et garantissant une représentation équitable des hommes et des femmes. Dans le système de listes transnationales tel qu'imaginé par M. Duff, chaque électeur exprimait une voix pour la liste paneuropéenne de son choix en plus de son vote pour une liste nationale ou régionale. La voie des listes transnationales, comme nous le savons, n'a pas été choisie pour l'instant, et c'est regrettable. Le Parlement européen avait adopté le 11 novembre 2015, avec sa résolution visant à développer de nouveaux principes communs et à tenir compte des nouvelles dispositions du traité de Lisbonne, un rapport d'initiative législative dans lequel il prévoyait la création d'une « circonscription électorale commune » dans laquelle les candidats auraient été élus sur la base de listes transnationales « emmenées par le candidat ou la candidate de chaque famille politique à la présidence de la Commission ». Je note toutefois que les chefs d'État et de gouvernement ont convenu, le 23 février 2018, de revenir sur ce sujet ultérieurement. Cette avancée vers une véritable européanisation du scrutin sera donc discutée pour les élections de 2024, il faut s'en réjouir.

Les débats en Commission des affaires étrangères sur ce texte se sont concentrés sur cette question des listes transnationales, qui font relativement consensus même si certains y voient des obstacles techniques rédhibitoires. La question de la circonscription unique, issue de la loi du 25 juin 2018 relative à l'élection des représentants au Parlement européen, est également revenue souvent, les oppositions ayant réitéré leurs craintes que cela n'éloigne les députés européens de leurs territoires. La rapporteure, Mme Lætitia Saint-Paul, a rappelé que cela pourrait au contraire contribuer à repolitiser le débat européen et que dès 2014, la grande

majorité des États (23 sur 28) avait choisi d'organiser les élections européennes sur la base d'une circonscription unique.

La décision que ce projet de loi permettra d'approuver contient donc peu d'innovations fondamentales, mais je souhaite partager avec vous quatre points.

Le premier d'entre eux est peut-être symbolique, mais témoigne bien du nouveau rôle du Parlement européen. L'article 1er de la décision du Conseil dispose que les élus au Parlement européen sont des « représentants des citoyens de l'Union », en accord à la fois avec le Traité de Lisbonne et le nouveau rôle du Parlement européen comme co-législateur. De même que nous sommes élus dans une circonscription, tout en incarnant l'intérêt général national, les représentants des citoyens de l'Union ont certes chacun leur nationalité, mais ils agissent chacun en fonction de l'intérêt général européen.

Ensuite, la nouvelle décision introduit un nouvel article 3 *ter*, qui prévoit la possibilité de faire apparaître sur les bulletins de vote le nom ou le logo du parti politique européen auquel est affilié le candidat ou la liste de candidats. L'article L. 52-3 du code électoral français prévoit certes déjà que « chaque candidat ou liste de candidats peut faire imprimer un emblème sur ses bulletins de vote ». Le Gouvernement n'envisage pas de rendre obligatoire la mention de l'affiliation politique sur les bulletins. Mais cette possibilité permettrait de politiser et de rendre plus lisible le débat européen – nos concitoyens n'ayant que trop peu souvent une véritable connaissance des partis politiques européens, comme cela a également été rappelé en Commission des affaires étrangères.

En outre, la plupart des modifications introduites par cette décision n'ont que peu de portée pour la France, dans la mesure où notre droit est déjà conforme à ces dispositions. Je pense par exemple à la fixation d'un seuil minimal de 2 % à 5 % des suffrages pour l'attribution des sièges – la France ayant fixé dès 1977 un seuil à 5 %. C'est le cas également pour la date limite pour le dépôt des candidatures, ou encore pour la possibilité de voter pour les citoyens résidant dans les pays tiers.

Enfin, je voudrais mentionner que l'article 4 *bis*, qui est facultatif et porte sur la possibilité de prévoir le vote par correspondance, le vote électronique ou par internet, ne sera pas appliqué en France. En effet, la sécurité et la sincérité du scrutin ne pourraient être, en l'état, totalement assurées. Le vote électronique, par exemple, est très encadré en France et peut exister dans certains bureaux de vote, sur autorisation préfectorale. Mais les risques liés à la cyber-menace, aux doubles votes et aux failles techniques restent trop importants à l'heure actuelle pour en envisager une généralisation. Toutefois, cela ne nous empêche pas de continuer à réfléchir aux innovations possibles pour inciter les électeurs à se rendre plus massivement aux urnes, notamment lors des élections européennes.

M. Pierre-Henri Dumont. Il y a une vision étonnante à dire, d'une part, qu'il faut une perspective véritablement européenne pour les élections au Parlement européen, ce qui peut être louable, et d'autre part à constater les menaces qui pèsent sur la procédure du *Spitzenkandidat*, à savoir la désignation par les partis politiques européens de leurs candidats pour la présidence de la Commission européenne. Ces menaces ont été exprimées lors du débat sur la modification du mode de scrutin aux élections européennes. Je vois une certaine ambiguïté à dire que l'on ne veut pas du *Spitzenkandidat*, en disant que celui-ci ne sera pas Président de la Commission, alors qu'il faut européeniser les élections européennes. Qu'en pensez-vous ?

M. Jean-Louis Bourlanges. Je crois qu'il faut voir qu'il n'y a pas de bon système. J'ai eu l'occasion il y a quelques années de proposer une régionalisation plus poussée que celle mise en place par l'ancien système. On se heurtait au problème de la représentation proportionnelle, puisque le nombre de députés étant restreint, le plafond était rapidement atteint, et il fallait donc des régions très grandes. Le gouvernement de l'époque avait donc fait le choix des grandes régions, entrant dans un système très artificiel, pour ne pas démanteler la carte électorale française. J'ai été l'élu d'une région qui allait du Mont Saint-Michel à la frontière belge, créant des difficultés pour choisir où localiser ma permanence ! Donc à mon sens, cela ne change rien de passer à une situation nationale, c'est même plus clair. Je ne comprends pas, M. Dumont, le rapport avec le *Spitzenkandidat*. J'avais formulé des critiques dès 2014 contre ce système. Le problème est qu'un système d'élection à un tour n'est envisageable que s'il n'y a que deux candidats ou deux partis. S'il existe une multitude de candidats ou de partis, ils se disputent 20 % à 23 % des voix et ne sont pas plus représentatifs les uns que les autres. Ainsi, n'importe qui peut arriver en tête au premier tour sans que cela ne signifie le moins du monde qu'il est plus représentatif que les autres. C'est la véritable interrogation que pose ce système.

M. Thierry Michels. Je voudrais revenir sur la question des listes transnationales, moyen intéressant pour rapprocher les citoyens de l'incarnation européenne, afin de dépasser le cadre national. Quels sont les pays en Europe les plus favorables à ces listes transnationales et sur lesquels la France pourrait s'appuyer pour porter cette ambition ?

Mme la présidente Sabine Thillaye. Je m'interroge sur le nouvel article 3 qui a trait au seuil minimal pour l'attribution des sièges. Entre 2 et 5 % selon les États-membres, cela me semble assez large et de nature à créer une distorsion dans les poids des électeurs dans le cadre de ces élections européennes. Qu'en pensez-vous ?

Mme Nicole Le Peih, référente de la commission des affaires étrangères. Sur le processus du *Spitzenkandidat*, la réflexion est ouverte et Mme Merkel n'était pas totalement favorable. Je voulais également souligner que la France s'appuie sur l'Espagne et l'Italie, mais celle-ci a changé de position depuis la dernière élection. Je voulais également mettre en avant ce processus aux fins de redynamiser le projet européen, de le rendre plus transparent. Il faut continuer à promouvoir le caractère véritablement européen et global de ce processus électoral à l'échelle du continent.

III. Communication des référents de la commission des affaires économiques sur le projet d'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Vietnam

Mme Marguerite Deprez-Audebert, référente. Madame la Présidente, chers collègues, notre commission examine aujourd'hui quatre textes européens transmis par le gouvernement au titre de l'article 88-4 de la Constitution. Ce sont des propositions de décision du Conseil autorisant l'Union européenne à signer et à conclure un accord de libre-échange et un accord de protection des investissements avec la République du Vietnam.

S'il nous est apparu pertinent, en tant que référents de la commission des Affaires économiques, de présenter une communication sur ces textes, c'est pour deux raisons : d'une part, parce qu'ils symbolisent la nouvelle architecture de la politique commerciale européenne décidée par la Commission européenne, et, d'autre part, parce qu'ils permettent de faire un point également sur la politique commerciale que, malgré le Brexit, les avancées de l'Europe de la Défense européenne les tensions sur le CFP, l'Union européenne continue à mettre en œuvre dans le silence médiatique.

Quelques rappels en préalable. Depuis 1957, la politique commerciale a toujours été une compétence de l'Union européenne, qui l'a longtemps exercée dans le cadre multilatéral du GATT puis de l'OMC. En revanche, depuis 2006, tirant les conséquences du blocage du cycle de Doha, l'Union européenne privilégie la négociation d'accords bilatéraux avec ses principaux partenaires économiques. Ces accords ne sont pas de simples accords commerciaux. Ils ont une portée bien plus large que le seul commerce des biens et des services. Ils portent en effet également sur les marchés publics, la propriété intellectuelle, la coopération réglementaire ou encore l'investissement. Parce que leur objet est très large, ces accords dits de « nouvelle génération » portent également sur des matières qui relèvent de la compétence des États-membres. Ils sont alors considérés comme « mixtes », ce qui emporte deux conséquences procédurales : d'une part, la décision du Conseil autorisant la signature et la conclusion de ces accords doit être adoptée à l'unanimité ; d'autre part, ces accords doivent être ratifiés par l'ensemble des États-membres selon leurs procédures internes.

Nous avons tous en mémoire le psychodrame du CETA, qui a vu le Parlement wallon bloquer, sur la base de la constitution belge, la prise de position du gouvernement belge au Conseil, empêchant celui-ci d'adopter ses décisions sur cet accord « mixte ». C'était à l'automne 2016. Quelques mois plus tard, le 16 mai 2017, la Cour de l'Union européenne de justice a rendu un avis définissant de manière précise ce qui, en matière commerciale, relève de la compétence exclusive de l'Union européenne et ce qui relève de la compétence des États-membres. La Cour de justice a en substance considéré que les États-membres conservent leur compétence uniquement sur une partie des investissements et, en particulier, sur le mécanisme de règlement des différends entre États et investisseurs.

C'est sur la base de cet avis que la Commission européenne a décidé, pour tous les accords à venir, de les scinder en deux. Il y aura désormais, comme c'est le cas pour l'accord entre l'Union européenne et le Vietnam, un accord de libre-échange, relevant de la compétence exclusive de l'Union, et un accord de protection de l'investissement, relevant à la fois de la compétence de l'Union et de celle des États-membres. Ce choix de scinder les accords en deux a évidemment pour but d'éviter que se reproduise le psychodrame du CETA. En effet, s'agissant des accords de libre-échange, ils seront désormais adoptés par le Conseil à la majorité qualifiée et ratifiés par le seul Parlement européen. L'unanimité au Conseil et la ratification des Parlements nationaux seront donc limitées aux seuls accords de protection des investissements, de portée bien plus limitée. Par cette décision sur la forme des accords commerciaux, la Commission européenne limite la portée du contrôle des Parlements nationaux. Certes, cette décision est parfaitement justifiée en droit et validée par la Cour de justice de l'Union européenne mais il n'en reste pas moins que le CETA sera très probablement le dernier accord de libre-échange à être examiné par notre Assemblée.

M. Patrice Anato, référent. Après ce point sur cette évolution majeure de la politique commerciale européenne, je voudrais pour ma part revenir sur l'accord – ou plutôt les accords – entre l'Union européenne et le Vietnam.

Le premier accord est un accord de libre-échange de « nouvelle génération » dont l'objet est très large. Très brièvement, il contient les dispositions suivantes :

- le libre accès des entreprises européennes à de nombreux secteurs des services (services aux entreprises, services bancaires, matériaux de construction...)
- la suppression à terme de 99 % des droits de douane sur les biens échangés entre les deux parties, droits qui peuvent atteindre, s'agissant des exportations de voitures, 78 %, et 50 % pour celles de vin ; le Vietnam supprimera ainsi 65 % des droits de douane sur les exportations européennes dès l'entrée en vigueur de l'accord et les droits restants sur une période de dix ans ; des contingents seront maintenus toutefois pour certaines exportations agricoles vietnamiennes vers l'Union européenne ;
- des dispositions spécifiques visant à éliminer les barrières non tarifaires dans le secteur automobile pour les entreprises européennes ;
- l'ouverture des marchés publics de l'État, des certaines entreprises publiques et des deux plus grandes villes vietnamiennes (Hanoï et Ho Chi Minh ville) ;
- la protection de 169 indications géographiques européennes, dont 36 françaises (essentiellement vins, spiritueux et fromages).

Quant à l'accord de protection des investissements, il organise la libéralisation des investissements et leur protection. C'est ainsi que les investisseurs européens au Vietnam bénéficieront d'un traitement juste et équitable, non discriminatoire, les protégeant en particulier contre toute expropriation sauf pour motif d'intérêt public et après versement d'une indemnité compensatoire de la valeur de l'investissement. Les investisseurs européens pourront par ailleurs voir leurs différends avec l'État vietnamien régler non pas par les juridictions vietnamiennes mais par un système *ad hoc* créé par les accords de protection des investissements (API), à double degré de juridiction, composé de juges permanents et indépendants, en lieu et place des tribunaux d'arbitrage privés qui, jusqu'alors, étaient la règle dans les API. Cette protection matérielle et procédurale apparaît particulièrement importante dans un pays où, comme vous le savez, l'État et le parti communiste ne font qu'un et où l'État de droit n'est pas forcément respecté, en particulier lorsque sont en jeu des décisions étatiques à l'encontre de sociétés étrangères.

Enfin, l'API réaffirme le droit à réguler des États pour atteindre – je cite – « *des objectifs politiques légitimes tels que la protection de la santé publique ou de l'environnement* ». À ce propos, je voudrais revenir sur l'accord de libre-échange qui contient, comme l'ensemble des accords négociés par l'Union européenne, un chapitre relatif au développement durable. La Commission présente ce chapitre comme très ambitieux. Il comporte notamment les dispositions suivantes :

- la ratification par la Vietnam des conventions de l'OIT qu'il n'a pas encore ratifiée et la mise en œuvre effective de celles-ci ;
- la mise en œuvre effective des accords internationaux en matière d'environnement, tels que l'Accord de Paris sur le climat ;
- la promotion des droits de l'homme, la violation de ceux-ci pouvant entraîner la suspension de l'accord de libre-échange.

Toutefois, malgré ces dispositions, ce chapitre apparaît très en retrait des ambitions européennes en matière de développement durable et ce, pour plusieurs raisons :

– la formulation de certaines dispositions les prive largement de portée ; par exemple, le Vietnam « *fera des efforts soutenus pour ratifier les conventions fondamentales de l'OIT* » ; il aurait été plus simple et efficace de demander au Vietnam de prendre l'engagement de les ratifier et de fixer un délai ;

– les nombreuses instances de dialogue sur le développement durable masquent le refus de la Commission européenne de créer un comité chargé spécifiquement de la question des droits de l'homme, doté notamment d'un budget propre et de la capacité de prendre en charge des réclamations en la matière ;

– le mécanisme de règlement des différends en cas de violation alléguée d'une disposition du chapitre sur le développement durable est purement interétatique, sans intervention d'une tierce partie ou de la société civile, contrairement au mécanisme de règlement des différends État-investisseurs.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cet accord mérite qu'on s'y intéresse de près. Le rapport d'information sur la prise en compte du développement durable dans les accords de libre-échange, que notre commission a lancé, pourrait être le cadre d'un tel travail.

En conclusion, je voudrais rappeler que le Vietnam est un partenaire important de l'Union européenne et, en particulier, de la France. Le Premier ministre s'est rendu au Vietnam en octobre dernier et le président de la République devrait s'y rendre lui aussi en 2019, après avoir reçu en mars à l'Élysée le Secrétaire général du parti communiste vietnamien. Il est donc dans l'intérêt de notre pays que ces accords entrent en vigueur, tout en restant vigilant sur les questions relatives au développement durable.

Sous cette réserve et celle d'un futur travail plus approfondi sur cet accord, nous vous proposons d'acter ces quatre textes.

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

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye** et des référents de la Commission des affaires économiques, M. Patrice Anato et Mme Marguerite Duprez-Audebert, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

● Textes « actés »

Sur proposition des référents de la Commission des affaires économiques, la Commission *a pris acte* des textes suivants :

➤ *Commerce extérieur*

- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et la République socialiste du Viêt Nam (**COM(2018) 691 final - E 13605**).
- Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et la République socialiste du Viêt Nam (**COM(2018) 692 final - E 13606**).
- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République socialiste du Viêt Nam, d'autre part (**COM(2018) 693 final - E 13607**).
- Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République socialiste du Viêt Nam, d'autre part (**COM(2018) 694 final - E 13608**).

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

➤ *Énergie*

- Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du conseil ministériel de la Communauté de l'énergie et au sein du groupe permanent à haut niveau de la Communauté de l'énergie (Skopje, 28 et 29 novembre 2018) (**COM(2018) 752 final LIMITÉ - E 13644**).

➤ *Espace de liberté de sécurité et de justice*

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil fixant la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation, en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union (**COM(2018) 745 final - E 13629**).

➤ *Services financiers*

- Décision du Conseil modifiant la décision 1999/70/CE concernant les commissaires aux comptes extérieurs des Banques centrales nationales en ce qui concerne le commissaire aux comptes extérieur du Lietuvos bankas (**13067/18 - E 13568**).

- Décision du Conseil modifiant, en ce qui concerne le commissaire aux comptes extérieur de la Nederlandsche Bank, la décision 1999/70/CE concernant les commissaires aux comptes extérieurs des Banques centrales nationales (**13806/18 - E 13592**).

Textes « actés » de manière tacite

En application de la procédure adoptée par la Commission les 23 septembre 2008 (textes antidumping), 29 octobre 2008 (virements de crédits), 28 janvier 2009 (certains projets de décisions de nominations et actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) concernant la prolongation, sans changement, de missions de gestion de crise, ou de sanctions diverses, et certaines autres nominations), et 16 octobre 2012 (certaines décisions de mobilisation du fonds européen d'ajustement à la mondialisation), celle-ci *a pris acte tacitement* des documents suivants :

➤ Fiscalité

- Proposition de décision d'exécution du Conseil modifiant la décision 2009/790/CE autorisant la République de Pologne à appliquer une mesure dérogatoire à l'article 287 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 713 final - E 13582**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil autorisant les Pays-Bas à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 285 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 714 final - E 13583**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil modifiant la décision d'exécution (UE) 2015/2429 autorisant la Lettonie à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 26, paragraphe 1, point a), et aux articles 168 et 168 bis de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 721 final - E 13593**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil modifiant la décision d'exécution 2010/99/UE autorisant la République de Lituanie à proroger l'application d'une mesure dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 727 final - E 13595**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil modifiant la décision d'exécution 2009/1008/UE autorisant la République de Lettonie à proroger l'application d'une mesure dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 725 final - E 13600**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil autorisant la Croatie à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 26, paragraphe 1, point a), et à l'article 168 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (**COM(2018) 726 final - E 13601**).

➤ Institutions

- Décision du Conseil portant nomination de membres titulaires et suppléants du comité consultatif pour la libre circulation des travailleurs pour l'Italie (**13645/18 - E 13573**).

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

➤ ***Budget de l'union européenne***

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 516/2014 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne le réengagement, ou l'affectation à d'autres actions relevant des programmes nationaux, du reste des montants engagés pour soutenir la mise en œuvre des décisions (UE) 2015/1523 et (UE) 2015/1601 du Conseil (**COM(2018) 719 final - E 13564**).

➤ ***Commerce extérieur***

- Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion des accords au titre de l'article XXI de l'AGCS avec l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, le territoire douanier distinct de Taïwan, Penghu, Kinmen et Matsu (Taïpei chinois), la Colombie, Cuba, l'Équateur, Hong Kong (Chine), l'Inde, le Japon, la Corée, la Nouvelle-Zélande, les Philippines, la Suisse et les États-Unis concernant les ajustements compensatoires nécessaires à la suite de l'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République d'Autriche, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie, de la République slovaque, de la République de Finlande et du Royaume de Suède à l'Union européenne (**COM(2018) 733 final - E 13611**).

➤ ***Espace de liberté de sécurité et de justice***

- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2018 de l'application, par la Confédération suisse, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la coopération policière (**COM(2018) 650 final LIMITÉ - E 13643**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements graves constatés lors de l'évaluation pour 2017 de l'application, par la Suède, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la gestion des frontières extérieures (**COM(2018) 222 final LIMITÉ - E 13650**).
- Proposition de décision d'exécution du Conseil arrêtant une recommandation pour remédier aux manquements constatés lors de l'évaluation de 2018 de l'application, par la Lettonie, de l'acquis de Schengen dans le domaine de la politique commune de visas (**COM(2018) 570 final LIMITÉ - E 13651**).

➤ ***Politique économique, budgétaire et monétaire***

- Recommandation de décision du Conseil établissant qu'aucune action suivie d'effets n'a été engagée par la Roumanie en réponse à la recommandation du Conseil du 22 juin 2018 (**COM(2018) 803 final - E 13645**).
- Recommandation de décision du Conseil établissant qu'aucune action suivie d'effets n'a été engagée par la Hongrie en réponse à la recommandation du Conseil du 22 juin 2018 (**COM(2018) 806 final - E 13646**).

➤ *Politique étrangère et de sécurité commune (PESC)*

- Décision du Conseil modifiant la décision (PESC) 2016/610 relative à une mission militaire de formation de l'Union européenne en République centrafricaine (**14160/18 LIMITÉ - E 13647**).
- Décision du conseil prorogeant et modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie (EUCAP Somalia) (**14213/18 LIMITÉ - E 13648**).
- Décision du Conseil modifiant la décision (PESC) 2017/2303 à l'appui de la poursuite de la mise en œuvre de la résolution 2118 (2013) du Conseil de sécurité des Nations unies et de la décision EC-M-33/DEC.1 du Conseil exécutif de l'OIAC sur la destruction des armes chimiques syriennes, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'Union européenne contre la prolifération des armes de destruction massive (**14276/18 LIMITÉ - E 13649**).

Texte « rejeté »

➤ *Transports*

- 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 - E 13368**).

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

➤ *Énergie*

- Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil adaptant la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil relative à l'efficacité énergétique en raison du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne (**COM(2018) 744 final**).

La séance est levée à 11 h 30.

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Patrice Anato, M. Pieyre-Alexandre Anglade, M. Vincent Bru, Mme Marguerite Deprez-Audebert, M. Pierre-Henri Dumont, Mme Caroline Janvier, M. Christophe Jerretie, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Nicole Le Peih, M. Thierry Michels, M. Xavier Paluszkiewicz, M. Jean-Pierre Pont, M. Joaquim Pueyo, M. Didier Quentin, Mme Liliana Tanguy, Mme Sabine Thillaye

Excusés. – Mme Aude Bono-Vandorme, Mme Yolaine de Courson, Mme Françoise Dumas, M. Alexandre Holroyd, Mme Marietta Karamanli, M. Ludovic Mendes, M. Benoit Simian