

RÈGLEMENT (UE) 2019/495 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 25 mars 2019****modifiant le règlement (UE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union en application de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront d'être applicables au Royaume-Uni à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou, à défaut, deux ans après cette notification, à savoir à partir du 30 mars 2019, sauf si le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) Le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ établit le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui est un instrument de financement essentiel de l'Union. L'objectif du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est de permettre de préparer et de mettre en œuvre des projets d'intérêt transfrontalier et commun dans le cadre de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie en vue d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur et d'accroître la compétitivité, ainsi que de contribuer à la cohésion économique, sociale et territoriale et aux objectifs de développement durable.
- (3) La partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013 établit une liste de neuf corridors du réseau central. Ces corridors sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ils devraient contribuer à la cohésion du réseau central grâce à une coopération territoriale renforcée, répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales.
- (4) Le Royaume-Uni participe au corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée, qui comprend des liaisons entre Belfast, Dublin et Cork en Irlande et des liaisons en Grande-Bretagne depuis Glasgow et Édimbourg au nord jusque Folkestone et Douvres au sud. Les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni sont inclus dans le tableau intitulé «Tronçons présélectionnés, y compris les projets» des corridors du réseau central figurant dans la partie I, point 2, de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013.
- (5) Compte tenu du retrait du Royaume-Uni de l'Union, les composantes du tracé du corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée liées au Royaume-Uni et les tronçons et les nœuds situés au Royaume-Uni visés dans le tableau des «Tronçons présélectionnés, y compris les projets» deviendront obsolètes et cesseront de produire des effets juridiques à partir du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

⁽¹⁾ JO C 62 du 15.2.2019, p. 301.

⁽²⁾ JO C 461 du 21.12.2018, p. 173.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 13 mars 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 mars 2019.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

- (6) En ce qui concerne l'Irlande, les liaisons maritimes constituent un moyen essentiel d'assurer sa connectivité directe avec l'Europe continentale, surtout compte tenu de l'évolution incertaine des flux commerciaux passant par le «pont terrestre» britannique.
- (7) Afin d'éviter une situation dans laquelle le corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée est scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée devrait comporter de nouvelles liaisons maritimes entre les ports irlandais et les ports de Belgique, de France et des Pays-Bas appartenant à ce corridor. Par ailleurs, une liaison entre le corridor Mer du Nord – Méditerranée et le corridor Atlantique via Le Havre, qui est situé sur le corridor Atlantique, devrait permettre d'améliorer la connectivité et l'intégration du marché intérieur.
- (8) Il est important que les conséquences à moyen terme du retrait du Royaume-Uni de l'Union sur les connexions et les flux de trafic, en particulier le redéploiement possible des flux de trafic, soient prises en compte lors de l'élaboration de l'instrument qui succédera au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, et pour l'évaluation du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾. Dès lors, la Commission devrait procéder, d'ici à 2021, à une révision anticipée du règlement (UE) n° 1315/2013, pour tenir compte des changements susceptibles d'intervenir dans le flux de marchandises à compter du retrait du Royaume-Uni de l'Union.
- (9) Aux fins des investissements en cours et futurs dans les infrastructures, et dans un souci de clarté et de sécurité juridiques en matière de planification des infrastructures, il est crucial de garantir que l'Irlande soit connectée aux autres États membres participant au corridor du réseau central Mer du Nord – Méditerranée et à une partie limitée du corridor Atlantique. Il est essentiel de développer les infrastructures nécessaires pour maintenir et soutenir les flux commerciaux existants et futurs entre l'Irlande et l'Europe continentale.
- (10) La réalisation d'investissements dans des équipements et des infrastructures à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures devrait constituer une priorité lors de la dernière phase de mise en œuvre de l'actuelle période de programmation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (11) Pour répondre à ces besoins, la Commission devrait proposer un nouveau programme de travail annuel.
- (12) Lors de la révision du programme de travail pluriannuel destinée à adapter celui-ci au retrait du Royaume-Uni de l'Union, il convient notamment de prendre en compte des mesures visant à renforcer les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures.
- (13) Le présent règlement devrait entrer en vigueur d'urgence, le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et s'appliquer à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1316/2013 est modifié comme suit:

1) À l'article 7, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«m) les actions adaptant les infrastructures de transport à des fins de sécurité et de contrôle des frontières extérieures.».

2) L'article 17 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission révisé les programmes de travail pluriannuels au moins à mi-parcours. Dans le secteur des transports, elle révisé le programme de travail pluriannuel afin de l'adapter eu égard au retrait du Royaume-Uni de l'Union. Si nécessaire, la Commission adopte des actes d'exécution révisant le programme de travail pluriannuel. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 25, paragraphe 2.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«5 bis. Dans le secteur des transports, les actions visées à l'article 7, paragraphe 2, point m), constituent une priorité d'un programme de travail annuel adopté le ou après le 28 mars 2019.».

3) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

⁽⁵⁾ 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 et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du jour suivant la date à laquelle le règlement (UE) n° 1316/2013 cesse de s'appliquer au Royaume-Uni.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 25 mars 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA

ANNEXE

Modification de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013

À l'annexe I, partie I, point 2 («Corridors du réseau central»), la section «Mer du Nord – Méditerranée», sous-section «Tracé», la ligne suivante est insérée après la ligne «Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork»:

«Shannon Foynes/Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam».
