

Application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur la liaison fixe transmanche

2020/0161(COD) - 27/07/2020 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire afin de traiter spécifiquement de la situation de la liaison fixe transmanche après le retrait du Royaume-Uni de l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le traité entre la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 établissait une commission intergouvernementale chargée de superviser toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche.

Après la fin de la période de transition mise en place par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'UE, la commission intergouvernementale sera un organe établi par un État membre et un pays tiers et cessera donc d'être l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire pour la liaison fixe transmanche. À partir de la même date, le droit de l'Union ne sera plus applicable à la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction du Royaume-Uni.

Afin de garantir l'exploitation sûre et efficace de la liaison fixe transmanche, il est nécessaire de disposer d'une autorité de sécurité unique responsable de l'ensemble de cette infrastructure, qui devrait rester la commission intergouvernementale. Pour ce faire, il est nécessaire de modifier la directive (UE) 2016/798.

Dans le cadre d'une initiative parallèle, la Commission propose également l'adoption d'une [décision](#) du Parlement européen et du Conseil habilitant la France à négocier et à conclure, sous certaines conditions, un accord international qui maintiendrait la commission intergouvernementale en tant qu'autorité nationale de sécurité unique pour la liaison fixe transmanche.

CONTENU : la présente proposition vise à modifier l'article 3, point 7, de la [directive \(UE\) 2016/798](#), qui définit la notion d'«autorité nationale de sécurité», aux fins tant de la sécurité ferroviaire au titre de ladite directive que de l'interopérabilité ferroviaire au titre de la [directive \(UE\) 2016/797](#).

Concrètement, la proposition :

- permet à un organisme chargé par un État membre et un pays tiers des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires sur la base d'un accord international conclu ou autorisé par l'UE d'être considéré comme une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union;

- prévoit que, si cela est nécessaire pour des raisons de sécurité ferroviaire, l'État membre concerné devrait faire usage sans délai du droit conféré par l'accord avec le pays tiers concerné, en vertu duquel l'autorité nationale de sécurité est habilitée à exercer une compétence exclusive sur la partie de l'infrastructure ferroviaire située dans cet État membre;

- prévoit également que la Cour de justice de l'Union européenne soit compétente pour statuer à la demande d'un tribunal arbitral créé par un accord international tel que celui que la France devrait être habilitée à négocier et à conclure avec le Royaume-Uni.