COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive (UE) 2016/798, en ce qui concerne l'application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur la liaison fixe transmanche

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

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 (ci-après le «traité de Cantorbéry») établissait une commission intergouvernementale chargée de superviser toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche.

Jusqu'à la fin de la période de transition mise en place par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique[1], la commission intergouvernementale est l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil[2], qui est responsable de la liaison fixe transmanche.

Conformément à l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, une autorité nationale de sécurité peut être un organisme chargé par plusieurs États membres des tâches relatives à la sécurité ferroviaire. Toutefois, après la fin de la période de transition susmentionnée, la commission intergouvernementale sera un organe établi par un État membre et un pays tiers. La directive (UE) 2016/798 ne prévoit pas la possibilité qu'une autorité nationale de sécurité soit un organisme désigné par un État membre et un pays tiers. Par conséquent, sauf disposition contraire, après la fin de la période de transition, 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 et connexe, 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[3]. Un tel accord garantirait que la commission intergouvernementale respecte les dispositions du droit de l'Union applicables aux autorités nationales de sécurité, et notamment la directive (UE) 2016/798, ainsi que la directive (UE) 2016/797[4] et le règlement (UE) 2016/796[5], dans la liaison fixe transmanche. Cet accord prévoirait que, en cas d'urgence, l'autorité de sécurité nationale française puisse temporairement exercer sa compétence sur la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction française. Il

---

1 JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

2 Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

3 COM(2020) 622.

4 Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

5 Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) nº 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

prévoirait également que, lorsqu'un différend devant le tribunal arbitral créé par le traité de Cantorbéry soulève une question d'interprétation du droit de l'Union, ledit tribunal doive adresser cette question à la Cour de justice de l'Union européenne. Enfin, en vertu de la décision d'habilitation proposée, la Commission autoriserait la France à conclure l'accord après avoir vérifié qu'il remplit les conditions énoncées dans ladite décision.

Compte tenu de cette proposition de la Commission relative à une décision d'habilitation adressée à la France, 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. L'objectif consiste à permettre 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.

En outre, la présente proposition 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. La proposition prévoirait 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.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition prévoit une modification, d'une portée très limitée, de la directive (UE) 2016/798, qui permettrait de remédier à certaines des conséquences découlant du fait que cette directive ne s'appliquera plus au Royaume-Uni. Les dispositions proposées sont strictement limitées à ce qui est nécessaire à cet égard, afin de garantir des opérations transfrontalières sûres et efficaces et de compléter les dispositions existantes. La présente proposition est dès lors pleinement cohérente avec la législation existante.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition concerne la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires; elle modifie la directive (UE) 2016/798 afin de traiter spécifiquement de la situation de la liaison fixe transmanche après le retrait du Royaume-Uni de l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition de règlement se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Étant donné que la proposition concerne une modification de la directive (UE) 2016/798 qui est nécessaire aux fins décrites ci-dessus, son objectif ne peut être atteint que par un acte au niveau de l'Union.

- **Proportionnalité**

La proposition de règlement est jugée proportionnée car elle est de nature à garantir l'exploitation sûre et efficace de la liaison fixe transmanche et à éviter toute perturbation, en prévoyant un changement juridique limité et nécessaire. La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition contient un ensemble restreint de dispositions destinées à remédier à une situation très spécifique et aucune d'entre elles ne nécessite une transposition dans la législation nationale. Compte tenu de ces considérations, un règlement du Parlement européen et du Conseil semble être une forme d'acte juridique adéquate.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet, la proposition étant une modification de la législation existante, dont le champ d'application est très limité.

- **Consultation des parties intéressées**

La portée très limitée de la modification de la directive (UE) 2016/798 n'impose pas d'organiser une consultation publique sur la proposition.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La présente proposition a fait l'objet d'une analyse juridique et technique interne visant à vérifier que la mesure proposée atteint son objectif tout en se limitant au strict nécessaire.

- **Analyse d'impact**

Il n'est pas nécessaire d'effectuer une analyse d'impact, étant donné qu'il n'existe pas d'autres options politiques sensiblement différentes, à l'exception de celle proposée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est sans effet sur l'application ou la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

La proposition se compose de deux parties:

(1) Par l'ajout d'un tiret à l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, un organisme chargé par un État membre et un pays tiers des tâches relatives à la sécurité ferroviaire sur la base d'un accord international conclu ou autorisé par l'UE pourra être considéré comme une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union.

(2) En vertu d'un nouveau paragraphe 4 ajouté à l'article 16 de la directive (UE) 2016/798, des règles spécifiques seraient établies pour l'application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires de l'Union lorsque l'autorité de sécurité pour un seul ouvrage d'art est établie par un État membre et un pays tiers en vertu d'un accord international conclu ou autorisé par l'Union. En particulier, cette disposition prévoit l'obligation pour l'État membre concerné de prendre toutes les mesures nécessaires pour que le droit de l'Union soit appliqué à tout moment. Elle prévoit également que la Cour de justice de l'Union européenne soit compétente pour statuer à titre préjudiciel sur des questions d'interprétation du droit de l'Union lorsque celles-ci sont soulevées dans le cadre de différends entre l'État membre et le pays tiers concerné dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires.

2020/0161 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive (UE) 2016/798, en ce qui concerne l'application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur la liaison fixe transmanche

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

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[6],

vu l'avis du Comité des régions[7],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 16 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil[8] impose aux États membres d'établir des autorités nationales de sécurité chargées des tâches spécifiées en matière de sécurité ferroviaire. Conformément à l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, une autorité nationale de sécurité peut être non seulement une autorité établie unilatéralement par l'État membre concerné, mais aussi un organisme chargé par plusieurs États membres de ces tâches de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité.

(2) 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 (ci-après le «traité de Cantorbéry») établissait une commission intergouvernementale chargée de superviser toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche.

(3) Jusqu'à la fin de la période de transition mise en place par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique[9] (ci-après la «période de transition»), la commission intergouvernementale est l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, responsable de la liaison fixe transmanche.

(4) Après la fin de la période de transition, la commission intergouvernementale sera un organe établi par un État membre et un pays tiers. Sauf disposition contraire, elle ne serait plus une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union et le droit de l'Union ne

---

6 JO C du , p. .

7 JO C du , p. .

8 Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

9 JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

serait plus applicable à la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction du Royaume-Uni.

(5) Pour garantir l'exploitation sûre et efficace de la liaison fixe transmanche, il conviendrait de maintenir la commission intergouvernementale comme seule autorité de sécurité compétente pour l'ensemble de cette infrastructure.

(6) À cette fin, la décision XXX/XX autorise la France, sous certaines conditions, à négocier, à signer et à conclure un accord par lequel la commission intergouvernementale établie par le traité de Cantorbéry est maintenue en tant qu'autorité de sécurité compétente pour l'application du droit de l'Union sur la liaison fixe transmanche.

(7) Il est nécessaire d'adapter la directive (UE) 2016/798 afin de tenir compte de cette situation particulière.

(8) À cet effet, des règles spécifiques devraient être établies en ce qui concerne les autorités compétentes et les obligations incombant à l'État membre concerné, afin que toutes les mesures nécessaires soient prises pour que le droit de l'Union soit appliqué à tout moment par l'autorité compétente commune ou, à défaut, par sa propre autorité compétente. Le règlement des différends entre l'État membre concerné et le pays tiers dans les domaines de la sécurité ferroviaire peut soulever des questions d'interprétation du droit de l'Union. Par conséquent, il convient de rendre la Cour de justice de l'Union européenne compétente pour statuer à titre préjudiciel sur de telles questions.

(9) Il convient que le présent règlement soit adopté d'urgence, afin de garantir la mise en place des dispositions nécessaires à la fin de la période de transition. Il y a donc lieu de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

(10) Le présent règlement devrait entrer en vigueur d'urgence, le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La directive (UE) 2016/798 est modifiée comme suit:

a) à l'article 3, le point 7 est remplacé par le texte suivant:

«7) «autorité nationale de sécurité»,

– l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité ferroviaire conformément à la présente directive,

– tout organisme chargé de ces tâches par plusieurs États membres de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité,

– tout organisme chargé de ces tâches par un État membre et un pays tiers de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité, pour autant que l'Union ait conclu à cet effet un accord avec le pays tiers concerné ou qu'un État membre ait conclu un tel accord conformément à une autorisation accordée par l'Union à cet effet.»

b) à l'article 16, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Lorsqu'un même ouvrage d'art est situé en partie dans un pays tiers et en partie dans un État membre, cet État membre peut désigner, en plus de l'autorité nationale de sécurité par

ailleurs compétente pour son territoire, et conformément à l'article 3, point 7, troisième tiret, et à un accord international conclu ou autorisé par l'Union, une autorité de sécurité compétente spécifiquement pour cet ouvrage d'art et pour tous les autres éléments de l'infrastructure ferroviaire qui lui sont liés (l'«autorité de sécurité spécifique»). Conformément à cet accord, l'autorité nationale de sécurité peut assumer temporairement cette compétence sur la partie de l'infrastructure située sur le territoire de cet État membre.

Dans le cadre de tout accord international visé au premier alinéa, l'État membre concerné prend toutes les mesures à sa disposition en vertu dudit accord pour garantir que l'autorité de sécurité spécifique respecte les dispositions applicables du droit de l'Union. À cet effet et si cela est nécessaire pour des raisons de sécurité ferroviaire, l'État membre concerné fait usage sans délai du droit conféré par l'accord conclu avec le pays tiers concerné, en vertu duquel l'autorité nationale de sécurité est habilitée à exercer une compétence exclusive sur la part de l'infrastructure ferroviaire située dans l'État membre concerné.

Lorsqu'un différend soumis à l'arbitrage conformément à un accord international visé au premier alinéa soulève une question d'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, la Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer sur la question, à la demande du tribunal arbitral créé en vue de résoudre les différends en vertu dudit accord international.

Les dispositions du droit de l'Union régissant les procédures engagées devant la Cour de justice de l'Union européenne conformément à l'article 267 du TFUE s'appliquent mutatis mutandis aux demandes de décision de la Cour de justice de l'Union européenne présentées en vertu du troisième alinéa.

Dans les affaires portées devant la Cour de justice de l'Union européenne conformément au troisième alinéa:

(a) le pays tiers partie à l'accord international visé au premier alinéa peut participer à la procédure devant la Cour de justice de l'Union européenne de la même manière qu'un État membre;

(b) les avocats autorisés à exercer devant les juridictions dudit pays tiers sont habilités à représenter ou assister toutes les parties à ces procédures devant la Cour de justice de l'Union européenne. Dans ces affaires, ces avocats sont, à tous égards, traités comme des avocats autorisés à exercer devant les juridictions des États membres représentant ou assistant une partie devant la Cour de justice de l'Union européenne.

Lorsque l'autorité de sécurité spécifique ne se conforme pas à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne rendu en application du troisième alinéa, l'État membre concerné fait usage sans délai du droit prévu par l'accord international conclu avec le pays tiers visé au premier alinéa, en vertu duquel l'autorité nationale de sécurité est habilitée à exercer une compétence exclusive sur la partie de l'infrastructure ferroviaire située dans l'État membre concerné.»

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*