

Avis n° 2025-043 du 6 mai 2025

portant sur un projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

L'essentiel

En application de l'article L. 2133-8 du code des transports, le ministre chargé des transports a saisi l'Autorité d'un projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française du tunnel sous la Manche.

Ce projet n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité, considérant que son principal objet est de reprendre, dans un vecteur juridique différent, des exigences aujourd'hui prévues par le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche, sans introduire de modification notable pour les acteurs du tunnel sous la Manche.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministre chargé des transports par courrier enregistré le 13 mars 2025 au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu le traité entre la République française 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 trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986, publié par le décret n° 7-757 du 8 septembre 1987 ;

Vu la concession quadripartite, conclue le 14 mars 1986, entre, d'une part, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, les sociétés « France Manche SA » et « The Channel Tunnel Group Limited » ;

Vu l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux exigences de sécurité et d'interopérabilité au sein de la liaison fixe trans-Manche, signé à Paris le 9 avril 2025 ;

Vu le règlement (UE) n° 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) n° 881/2004 ;

Vu la 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 ;

Vu la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-8 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, notamment son article 30 ;

Vu l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la 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 et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au 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) n° 881/2004 ;

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des transports n° 2020-078 du 3 décembre 2020 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche ;

Le collège en ayant délibéré le 6 mai 2025 ;

Adopte l'avis suivant :

1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité

1. Le quatrième paquet ferroviaire comporte un pilier technique adopté en 2016¹ qui vise à améliorer l'interopérabilité du système ferroviaire européen et à harmoniser les normes et procédures de sécurité ferroviaire dans les différents pays de l'Union. L'objectif visant à réaliser le marché unique des services ferroviaires implique, en effet, que les trains puissent circuler sur l'ensemble du réseau de l'Union européenne bien que les systèmes ferroviaires des différents pays aient été initialement conçus de façon autonome sur la base de spécifications techniques distinctes. Le pilier technique est composé de la directive (UE) 2016/797 concernant l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire et du règlement (UE) 2016/796 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.
2. En droit interne, la transposition des directives a été assurée, sur le plan législatif, par l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 susvisée et, sur le plan réglementaire, sauf pour ce qui concerne la partie française du tunnel sous la Manche, par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé. Ce décret fixe ainsi les règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité applicables aux trafics ferroviaires sur le réseau ferré national, à l'exception de certaines infrastructures dont la partie française du tunnel sous la Manche.
3. Pour répondre à ses obligations de transposition sur l'intégralité de son territoire national et pour tirer les conséquences du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, le gouvernement a adopté le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 susvisé qui établit les règles en matière de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire pour la partie française du tunnel sous la Manche². Dans ce cadre, les dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 sont adaptées au regard des spécificités techniques, opérationnelles et de gouvernance propres au tunnel sous la Manche.
4. Le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ont négocié un « accord relatif aux exigences de sécurité et d'interopérabilité au sein de la liaison fixe-Transmanche » (ci-après, « ABSI »), qui a été signé le 9 avril 2025 et qui fera l'objet d'une publication dans quelques semaines. Cet accord reprend partiellement les exigences fixées par le 4^{ème} paquet ferroviaire en matière de sécurité et d'interopérabilité. Les négociations sur ce texte résultent de la volonté de mettre en place un cadre commun à la suite du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.
5. Par un courrier, enregistré le 13 mars 2025 par le service de la procédure de l'Autorité, le ministre chargé des transports a saisi l'Autorité, en application de l'article L. 2133-8 du code des transports, d'une demande d'avis sur un projet de décret *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche* (ci-après, le « projet de décret »). Le projet de décret complète l'ABSI afin d'assurer une transposition complète des directives du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire s'agissant de la partie française du tunnel sous la Manche.

¹ Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire a été publié le 26 mai 2016 au Journal officiel de l'Union européenne.

² Aux termes de l'article 1 du décret, « [l]es dispositions des articles 2 à 211 du décret du 27 mai 2019 susvisé s'appliquent, dans leur rédaction en vigueur au 1^{er} janvier 2021, à la partie française de la liaison fixe trans-Manche, sous réserve des adaptations prévues par les articles 2 à 4 du présent décret ».

6. Lorsqu'elle est saisie au titre de l'article L. 2133-8 du code des transports, l'Autorité se prononce en cohérence avec les missions qui lui sont confiées, par ailleurs, en matière ferroviaire. Aux termes de l'article L. 2131-1 du code des transports, l'Autorité a ainsi pour mission de concourir au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. L'Autorité veille, par ailleurs, à ce que les conditions d'accès au réseau par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence (article L. 2131-3 du code des transports) et à ce que cet accès soit accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires (article L. 2131-4 du code des transports).
7. C'est dans le cadre et les limites des missions ainsi définies que l'Autorité a analysé les dispositions du projet de décret.

2. Analyse

8. L'Autorité s'est exprimée à plusieurs reprises sur les exigences applicables en matière de sécurité et d'interopérabilité au tunnel sous la Manche, notamment en ce qui concerne sa partie française. Elle renvoie sur ces points à son avis n° 2019-013 du 21 février 2019³ et, pour ce qui concerne spécifiquement la sécurité et à l'interopérabilité de la partie française du tunnel sous la Manche, à son avis n° 2020-078 du 3 décembre 2020⁴ sur les règles prévues par le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 susvisé.
9. Il ressort de l'analyse menée par les services de l'Autorité ainsi que des échanges qu'ils ont pu avoir avec les différents acteurs du tunnel sous la Manche que l'ensemble des dispositions prévues par le projet de décret sont analogues à celles issues du décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 actuellement en vigueur, conformément aux termes du courrier de saisine du ministre chargé des transports, qui fait expressément état du caractère identique des exigences posées en matière de sécurité et d'interopérabilité.
10. Le projet de décret soumis à l'avis de l'Autorité correspond ainsi principalement à une modification de vecteur juridique pour porter les règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche, sans emporter de conséquences particulières pour les acteurs du tunnel sous la Manche. Il n'appelle par conséquent pas d'observation de la part de l'Autorité.

³ Avis n° 2019-013 du 21 février 2019 relatif au projet d'ordonnance portant transposition de la 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 et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) n° 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) n° 881/2004.

⁴ Avis n° 020-078 du 3 décembre 2020 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche.

*

Le présent avis sera notifié au ministre chargé des transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 6 mai 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, Président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le Président

Thierry Guimbaud