



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 20 juin 2023
(OR. en)

10917/23

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0192(COD)**

**TRANS 274
UK 137
CODEC 1182**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	20 juin 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 328 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL habilitant la République française à négocier, à signer et à conclure un accord international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 328 final.

p.j.: COM(2023) 328 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.6.2023
COM(2023) 328 final

2023/0192 (COD)

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**habilitant la République française à négocier, à signer et à conclure un accord
international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison
fixe transmanche**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La liaison fixe transmanche est une liaison ferroviaire unique fondée sur un ouvrage d'art unique et complexe situé en partie sur le territoire de la République française et en partie sur le territoire d'un pays tiers, à savoir le Royaume-Uni.

Elle requiert que soient établies des exigences cohérentes concernant la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité ferroviaire sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche, ainsi que la coopération entre les autorités nationales de sécurité françaises et britanniques.

Pour garantir l'exploitation sûre et efficace de la liaison fixe transmanche, la République française a demandé, le 23 mars 2023, une habilitation afin de négocier et de conclure avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-Uni») un accord international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche.

Cet accord permettrait également de transposer en partie le volet technique du quatrième paquet ferroviaire [directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil¹] pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française.

Il convient donc d'autoriser la République française à négocier, à signer et à conclure un accord international avec le Royaume-Uni concernant les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche.

L'accord devrait garantir que la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française soit régie par le droit de l'Union, la Cour de justice étant exclusivement compétente pour l'interpréter. Par conséquent, rien dans cet accord ne remettra en cause le principe de primauté du droit de l'Union. Le principe de l'effet direct, le cas échéant, devrait également être respecté. L'indépendance de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de l'autorité nationale de sécurité française devrait être garantie.

L'accord devrait également prévoir un mécanisme spécifique permettant de l'adapter en cas de modifications futures du droit de l'Union, en particulier des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798. Il devrait également contenir une habilitation de la Commission lui permettant d'autoriser la République française à modifier l'accord afin de l'adapter en cas de modification desdites directives. En ce qui concerne la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction du Royaume-Uni, l'accord devrait garantir la cohérence des exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité, contribuant ainsi à la sécurité et à l'interopérabilité de la liaison fixe transmanche.

La République française avait déjà demandé une habilitation de l'Union en 2020 afin de négocier avec le Royaume-Uni un accord qui aurait garanti l'application uniforme et dynamique du droit de l'Union, et notamment du règlement (UE) 2016/796 et des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798, sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche (y

¹ 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).

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).

compris la partie relevant de la juridiction du Royaume-Uni), dont le suivi est assuré par une autorité binationale, à savoir la commission intergouvernementale établie par le traité de Cantorbéry, assistée de son autorité de sécurité. La République française a été habilitée à le faire par la décision (UE) 2020/1531². Les négociations menées dans les conditions prévues par ladite décision n'ont, pour l'instant, pas permis d'aboutir à un accord satisfaisant pour les deux parties. Il est donc proposé d'accorder une autre habilitation. Étant donné qu'un accord conclu sur la base de la décision (UE) 2020/1531 offrirait un moyen plus uniforme et donc plus efficace de garantir la sécurité et l'interopérabilité sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche, cette option ne devrait pas être exclue et la décision proposée devrait donc être sans préjudice de la décision (UE) 2020/1531.

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

Les objectifs susmentionnés sont parfaitement cohérents avec les dispositions en vigueur dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires, ainsi qu'avec la décision (UE) 2020/1531, pour les raisons exposées ci-dessus.

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

Un accord international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche ne sera pas incompatible avec toute autre politique de l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 2, paragraphe 1, et l'article 91 du TFUE.

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

La proposition relève de la compétence exclusive de l'Union.

- **Proportionnalité**

L'objectif de la proposition est d'autoriser, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du TFUE, la négociation d'un accord international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche garantissant une application uniforme des exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche.

En conséquence, la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

- **Choix de l'instrument**

L'objectif visé est de faire en sorte que des exigences cohérentes en matière de sécurité et d'interopérabilité soient appliquées sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche, y compris sur la partie relevant de la juridiction du Royaume-Uni.

² Décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 habilitant la France à négocier, signer et conclure un accord international complétant 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 (JO L 352 du 22.10.2020, p. 4).

Par conséquent, il est approprié d'inclure les éléments de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires dans un accord entre la République française et le Royaume-Uni, d'où la nécessité d'habiliter la République française à cet effet.

La proposition de décision du Parlement européen et du Conseil adressée à la République française et l'habilitant, en vertu de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 91 du TFUE, à négocier et à conclure un tel accord avec le Royaume-Uni constitue donc un instrument approprié.

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.

- **Consultation des parties intéressées**

Aucun processus de consultation formel n'a été lancé. La présente proposition fait suite à une demande présentée par la République française et seul cet État membre serait destinataire de l'habilitation proposée.

- **Analyse d'impact**

La proposition fait suite à une demande présentée par la République française et seul cet État membre serait destinataire de l'habilitation proposée. Elle porte également sur une question très spécifique, dont le champ d'application est limité, à savoir la cohérence des exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition n'est pas liée à REFIT.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

habilitant la République française à négocier, à signer et à conclure un accord international sur les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité 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 2, paragraphe 1, et 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 européen³,

vu l'avis du Comité des régions⁴,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (ci-après le «traité de Cantorbéry») a établi une commission intergouvernementale chargée de suivre l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe transmanche.
- (2) Depuis la fin de la période de transition prévue dans 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 atomique⁵, le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche et les entreprises ferroviaires opérant sur la liaison fixe transmanche sont soumis à deux cadres juridiques distincts en ce qui concerne la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.
- (3) Par lettre du 16 juillet 2020, la République française a demandé une habilitation de l'Union afin de négocier et de conclure un accord international avec le Royaume-Uni concernant les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche. Conformément à cette demande, la décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil⁶ a habilité la République française à négocier un accord visant à garantir l'application uniforme et dynamique du droit de l'Union, et

³ JO C du , p. .

⁴ JO C du , p. .

⁵ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

⁶ Décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 habilitant la France à négocier, signer et conclure un accord international complétant 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 (JO L 352 du 22.10.2020, p. 4).

notamment du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil⁷ et des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil⁸, sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche. En outre, la décision (UE) 2020/1531 fixait les conditions dans lesquelles la commission intergouvernementale pouvait continuer à jouer le rôle d'autorité nationale de sécurité compétente pour la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française.

- (4) Étant donné que les négociations menées dans les conditions prévues par ladite décision n'ont, pour l'instant, pas permis d'aboutir à un accord satisfaisant pour les deux parties, la République française a manifesté, par lettre du 23 mars 2023, son intention de négocier et de conclure un accord différent.
- (5) Un accord international conclu avec un pays tiers en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires dans des situations transfrontalières est susceptible d'affecter un domaine relevant largement du droit de l'Union, et en particulier des directives (UE) 2016/798⁹ et (UE) 2016/797 et du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil. Par conséquent, tout accord de ce type relève de la compétence externe exclusive de l'Union. Les États membres ne peuvent négocier et conclure un tel accord que s'ils sont habilités à le faire par l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Étant donné que l'accord concerne des domaines couverts par le droit de l'Union existant dans le domaine des transports, il est également nécessaire que le législateur de l'Union accorde une telle habilitation, conformément à la procédure législative visée à l'article 91 du TFUE.
- (6) Considérant le caractère unique de la liaison fixe transmanche, liaison ferroviaire fondée sur un ouvrage d'art unique et complexe situé en partie sur le territoire de la République française et en partie sur celui d'un pays tiers, il convient d'autoriser la République française à négocier, à signer et à conclure un accord international avec le Royaume-Uni afin de garantir l'application de règles cohérentes en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche, ainsi que la coopération entre les autorités nationales de sécurité françaises et britanniques, à savoir, respectivement, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et l'Office of Rail and Road (ORR).
- (7) La partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française devrait rester soumise au droit de l'Union. Il convient de préserver les principes de primauté et, le cas échéant, d'effet direct du droit de l'Union ainsi que les compétences respectives des institutions et organes de l'Union.
- (8) Les différends entre la République française et le Royaume-Uni concernant l'application de l'accord ne devraient pas être soumis au tribunal arbitral institué par l'article 19 du traité de Cantorbéry ni à tout autre mécanisme de règlement des différends juridiquement contraignant.

⁷ 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 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

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

- (9) Conformément à l'article 3 du règlement (UE) 2016/796, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer devrait continuer d'assumer seule la responsabilité des fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués et, conformément à l'article 16 de la directive (UE) 2016/798, l'EPSF devrait continuer à être indépendant dans sa prise de décisions. Par conséquent, en ce qui concerne les matières traitées dans le projet d'accord, le rôle de la commission intergouvernementale et de l'autorité de sécurité établies par le traité de Cantorbéry devrait être limité à la coordination des activités de l'EPSF et de l'ORR. Les actes réglementaires de la commission intergouvernementale et de l'autorité de sécurité, ou leurs effets, ne devraient pas porter atteinte à l'autonomie décisionnelle de l'EPSF, conformément au droit de l'Union.
- (10) Afin de veiller à ce que le droit de l'Union soit correctement mis en œuvre à tout moment sur la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française, et que la Commission puisse superviser son application sous le contrôle de la Cour de justice, y compris en cas d'urgence, la République française devrait conserver le droit de suspendre ou de résilier unilatéralement l'accord.
- (11) Afin de tenir compte d'éventuelles modifications futures du droit de l'Union, en particulier des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798, l'accord devrait également prévoir des règles relatives à sa modification. Il convient d'habiliter la Commission à autoriser la République française à modifier l'accord conformément à la procédure de modification qui y est prévue, afin de l'adapter aux modifications du droit de l'Union.
- (12) En vue d'éventuelles évolutions futures, cette habilitation devrait être sans préjudice de l'habilitation accordée par l'Union dans la décision (UE) 2020/1531,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La République française est habilitée à négocier, à signer et à conclure un accord international avec le Royaume-Uni concernant les exigences en matière de sécurité et d'interopérabilité sur la liaison fixe transmanche, ainsi que la coopération entre l'EPSF et l'ORR (ci-après l'«accord»).

L'habilitation est soumise aux conditions énoncées aux articles 2 et 3 de la présente décision.

Article 2

1. En ce qui concerne la partie de la liaison fixe transmanche relevant de la juridiction de la République française, l'accord respecte les conditions suivantes:
 - (a) L'accord est compatible avec le droit de l'Union à tous égards. Les principes de primauté et, le cas échéant, d'effet direct du droit de l'Union sont garantis.
 - (b) Les différends entre la République française et le Royaume-Uni concernant l'application de l'accord ne sont pas soumis au tribunal arbitral institué par l'article 19 du traité de Cantorbéry ni à tout autre mécanisme de règlement des différends juridiquement contraignant.
 - (c) La République française conserve le droit de suspendre ou de dénoncer unilatéralement l'accord en vue d'assurer l'application intégrale, correcte et diligente du droit de l'Union sur la partie de la liaison fixe relevant de sa juridiction.

- (d) L'accord prévoit un mécanisme permettant de le modifier et de l'adapter aux modifications du droit de l'Union.
- (e) L'indépendance et les pouvoirs respectifs conférés par le droit de l'Union à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et à l'EPSF, en tant qu'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798, sont garantis. En particulier:
 - Les actes de l'ORR ne sont reconnus aux fins de l'accord que dans les domaines où un accord antérieur a été conclu en vertu de l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2012/34/UE¹⁰.
 - L'équivalence des actes de l'ORR n'est reconnue que si elle est prévue par la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).
 - En ce qui concerne les matières relevant du champ d'application de l'accord, les missions et compétences de la commission intergouvernementale et de l'autorité de sécurité établies par le traité de Cantorbéry ne portent pas atteinte à l'autonomie décisionnelle de l'EPSF, conformément au droit de l'Union.

Article 3

La République française tient la Commission régulièrement informée des négociations qu'elle mène avec le Royaume-Uni sur l'accord et, le cas échéant, invite la Commission à y participer en tant qu'observateur.

Au terme de ces négociations, la République française soumet à la Commission le projet d'accord qui en résulte. La Commission en informe le Conseil et le Parlement européen.

Dans un délai d'un mois à compter de la notification du projet d'accord, la Commission adopte une décision déterminant si les exigences énoncées à l'article 2 sont respectées. Si la Commission décide qu'elles le sont, la République française peut signer et conclure l'accord correspondant.

La République française transmet une copie de l'accord signé à la Commission dans un délai d'un mois à compter de son entrée en vigueur, ou, si l'accord doit s'appliquer à titre provisoire, dans un délai d'un mois à compter du début de son application provisoire.

Article 4

Pendant toute la durée de l'accord, la République française garantit l'application intégrale, correcte et diligente du droit de l'Union sur la partie de la liaison fixe transmanche relevant de sa juridiction. La République française prend les mesures appropriées à cet égard, y compris, le cas échéant, la suspension ou la dénonciation de l'accord.

Article 5

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, la République française est habilitée à modifier l'accord, conformément à la procédure qui y est prévue, afin de l'adapter aux futures modifications du droit de l'Union, et notamment aux modifications du règlement (UE) 2016/796 et des directives (UE) 2016/797 et (UE)

¹⁰ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

2016/798, pour autant que des modifications de l'accord soient nécessaires pour garantir l'application intégrale, correcte et diligente du droit de l'Union sur la partie de la liaison fixe transmanche relevant de sa juridiction.

2. La République française tient la Commission régulièrement informée de toutes les négociations qu'elle mène avec le Royaume-Uni sur les modifications de l'accord et, le cas échéant, invite la Commission à y participer en tant qu'observateur. La République française soumet à la Commission les modifications envisagées, accompagnées d'une note explicative. La Commission en informe le Conseil et le Parlement européen. La République française fournit toute information complémentaire sur les modifications envisagées qui est demandée par la Commission.
3. Dans un délai de [trois] mois à compter de la notification de la modification envisagée et de la note explicative qui l'accompagne, la Commission adopte une décision déterminant si les exigences énoncées au paragraphe 1 et à l'article 2 sont respectées. Si la Commission décide qu'elles le sont, la République française peut procéder à la modification de l'accord. Une copie de l'accord modifié est transmise à la Commission dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en vigueur de la modification, ou, si la modification doit s'appliquer à titre provisoire, dans un délai d'un mois à compter du début de son application provisoire.

Article 6

La présente décision s'applique sans préjudice de la décision (UE) 2020/1531.

Article 7

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président