

**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**

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

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° 87-757 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 le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 24 janvier 2007, publié par le décret n° 2008-748 du 28 juillet 2008, modifié par le règlement de la Commission intergouvernementale signé le 6 février 2013, publié par le décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ;

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) ;

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 ses articles L. 2221-1, R. 1621-23 et R. 1621-25 ;

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 courrier par lequel le Gouvernement français a décidé de suspendre l'application du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche du 24 janvier 2007, modifié le 6 février 2013 ;

Vu l'avis n° 2020-078 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 3 décembre 2020 ;

Vu l'avis de la Commission intergouvernementale de la liaison fixe trans-Manche en date du 10 décembre 2020 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 211 du décret du 27 mai 2019 susvisé s'appliquent, dans leur rédaction en vigueur au 1er 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.

Les dispositions d'application prévues par ces articles du décret du 27 mai 2019 font l'objet d'un arrêté propre à la partie française de la liaison fixe trans-Manche.

Article 2

Pour son application à la partie française de la liaison fixe trans-Manche, le titre 1er du décret du 27 mai 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° Il est inséré un article 1-1 ainsi rédigé :

« Art. 1-1.-Au sens du présent décret et des textes pris pour son application, on entend par :

« 1° “ La liaison fixe trans-Manche ” : la liaison fixe trans-Manche telle qu'elle est définie au point 2 de l'article 1er du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 ;

« 2° “ Chargeur ou porteur de véhicules routiers ” : un véhicule ferroviaire destiné à charger ou à transporter des véhicules routiers affectés au transport de voyageurs avec passagers à bord ou au transport de marchandises ;

« 3° “ Voiture aménagée ” : un véhicule ferroviaire destiné à transporter les conducteurs des véhicules routiers affectés au transport de marchandises ;

« 4° “ Navette ” : un train composé de porteurs de véhicules routiers, de chargeurs de véhicules routiers, de voitures aménagées et de locomotives. » ;

2° Le 1° de l'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 1° “ Gestionnaire de l'infrastructure ” : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire de la liaison fixe trans-Manche et autorisée à fournir des services de navettes pour véhicules routiers ; »

3° Après l'article 17, il est inséré un article 17-1 ainsi rédigé :

« Art. 17-1.-Le gestionnaire de l'infrastructure met à la disposition des entreprises ferroviaires une formation aux règles de sécurité dans la partie française de la liaison fixe trans-Manche. Cette formation est dispensée à un prix raisonnable et non discriminatoire, en rapport avec les coûts et incluant une marge bénéficiaire raisonnable. » ;

4° L'article 18 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 18.-Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche, de la publication et de la mise à jour du registre de l'infrastructure contenant les

valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

« Ces valeurs sont utilisées en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et l'itinéraire.

« Le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique et les modalités d'exploitation des données sont précisés par le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 susvisé. Jusqu'à la mise à jour de l'application RINF prévue à l'article 6, paragraphe 1, point a) de ce règlement, le gestionnaire de l'infrastructure met en œuvre les dispositions du présent article en transmettant ces données à SNCF Réseau en vue de leur enregistrement dans cette application. » ;

5° Le second alinéa de l'article 31 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Il exerce ses activités de surveillance en coopération avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire. S'il constate que le gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire restreint ou retire cet agrément de sécurité. » ;

6° L'article 33 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 33.-L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité des Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, pour coordonner leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités sur la partie française de la liaison fixe trans-Manche, et assure le partage de toute information essentielle concernant ces entreprises ferroviaires, en particulier en ce qui concerne les risques connus et leurs performances en matière de sécurité.

« Cette coopération peut être étendue à d'autres autorités nationales de sécurité concernées et à l'Agence, si l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

« Afin d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut élaborer avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité mentionnées aux alinéas précédents un programme commun de surveillance, pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des Etats concernés. »

Article 3

Pour son application à la partie française de la liaison fixe trans-Manche, le titre II du décret du 27 mai 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 39 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 39.-Tout exploitant ferroviaire, chacun pour ce qui le concerne, est responsable du respect, par lui-même ou par la personne qu'il autorise, des dispositions prévues par le présent décret.

« Les systèmes et sous-systèmes sont conçus, réalisés, entretenus, exploités et modifiés de façon à garantir le maintien permanent de la sécurité. » ;

2° Les articles 45 et 46 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 45.-Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure fait référence au plan d'opération interne élaboré dans les conditions prévues à l'article 46. Ce dernier assure la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure, avec les autres gestionnaires d'infrastructure éventuellement concernés et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services de secours territorialement compétents, de manière à faciliter leur intervention rapide, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence. A cet effet, il permet la mise en œuvre éventuelle du plan de secours spécialisé ou des dispositions particulières du plan ORSEC.

« La coopération avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

« Art. 46.-I.-Le plan d'opération interne est établi par le gestionnaire de l'infrastructure en concertation avec les autorités administratives compétentes et, le cas échéant, les autres gestionnaires d'infrastructures en charge de l'exploitation aux interfaces.

« Le plan d'opération interne est transmis au préfet territorialement compétent, ainsi qu'aux autres exploitants ferroviaires autorisés à faire circuler des trains sur le réseau concerné et, sur sa demande, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

« Les entreprises ferroviaires décrivent l'organisation complémentaire qu'elles mettent en œuvre, notamment pour informer les passagers et leur porter assistance, et fournissent au gestionnaire de l'infrastructure les informations nécessaires à l'établissement et au respect de son propre plan d'opération interne.

« II.- Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du plan d'opération interne, les modalités de son élaboration, et de sa mise à jour, ainsi que celles de son déclenchement. » ;

3° Le 3° de l'article 51 est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° S'assure, d'une part, que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application des méthodes de sécurité communes sur le contrôle à appliquer par les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et les entités en charge de l'entretien et, d'autre part, que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité ou de l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire ; »

4° L'article 65 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 65.-L'Etablissement public de sécurité ferroviaire, les autorités nationales de sécurité compétentes des autres Etats membres ainsi que l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire sont également informés de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat prévu à l'article 64. » ;

5° L'article 68 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 68.-Le gestionnaire de l'infrastructure doit être titulaire d'un agrément de sécurité, délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui établit son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la conception, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique, ainsi qu'à l'exploitation des navettes. » ;

6° L'article 73 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 73.-L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire en vue de la délivrance des agréments de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure. »

Article 4

Pour l'application à la partie française de la liaison fixe trans-Manche du titre IV du décret du 27 mai 2019 susvisé :

1° L'article 155 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 155.-Un arrêté du ministre chargé des transports définit le régime de délivrance d'autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article 193 est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'Etablissement public de sécurité ferroviaire informe l'Agence, les autres autorités nationales de sécurité concernées, notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours d'instruction, et l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire. »

Article 5

Le chapitre 1er du titre II du livre VI de la première partie du code des transports (partie réglementaire) est ainsi modifié :

1° L'article R. 1621-23 est complété par les dispositions suivantes :

« IV.-Pour les accidents ou incidents survenus sur la liaison fixe trans-Manche, le directeur du BEA-TT coopère avec l'organisme d'enquête compétent de l'autre Etat afin de définir si l'enquête doit être effectuée par le BEA-TT ou par l'organisme équivalent britannique ou en coopération.
« Dans le premier cas, le directeur du BEA-TT peut autoriser l'autre organisme à participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article R. 1621-25 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le directeur du BEA-TT invite et autorise des enquêteurs techniques relevant de l'organisme équivalent britannique à participer à l'enquête, chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie au Royaume-Uni est impliquée dans l'accident ou l'incident, ou lorsqu'un véhicule immatriculé ou entretenu dans cet Etat est impliqué dans l'accident ou l'incident.

« Le directeur du BEA-TT peut autoriser des enquêteurs techniques relevant des organismes homologues ou équivalents mentionnés au premier et deuxième alinéas à participer à des investigations relatives à un accident ou un incident survenu sur le territoire national. »

Article 6

I. - Le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 2021.

II. - L'Etablissement public de sécurité ferroviaire examine la demande d'agrément de sécurité qui lui est présentée par le gestionnaire de l'infrastructure pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche au vu des évolutions intervenues depuis que la Commission intergouvernementale lui a délivré son agrément de sécurité en cours de validité.

III. - Les autorisations de mise en exploitation commerciale et de mise sur le marché de véhicules et de sous-systèmes mobiles valablement délivrées par l'autorité compétente en matière de sécurité ferroviaire sur le territoire national ou l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire, en application des dispositions en vigueur avant le 1er janvier 2021, demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Toutefois, les véhicules ayant reçu une autorisation dans les conditions mentionnées au précédent alinéa doivent obtenir une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation. La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise à la procédure d'autorisation définie à la section 1 du chapitre III du titre IV du décret du 27 mai 2019 susvisé.

IV. - Les autorisations de mise en exploitation commerciale et de mise en service d'installations fixes délivrées en application des dispositions en vigueur avant le 1er janvier 2021 demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

V. - Les évaluations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité et de l'analyse des risques restent valables afin d'établir les rapports contenus dans le dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification mentionné à l'article 145 du décret du 27 mai 2019 susvisé.

VI. - Jusqu'à la date d'entrée en application de l'acte d'exécution établissant la classification des règles nationales notifiées en différents groupes prévu par le paragraphe 10 de l'article 14 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée, les dispositions de l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 susvisée sont applicables.

Article 7

Le décret n° 2019-245 du 27 mars 2019 relatif à la sécurité de la partie française de la liaison fixe trans-Manche et transposant le paragraphe 9 de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire est abrogé.

Article 8

La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 29 décembre 2020.

Jean Castex

Par le Premier ministre :

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Jean-Baptiste Djebbari

La ministre de la transition écologique,
Barbara Pompili