



TEXTES ADOPTÉS

Édition provisoire

P9_TA-PROV(2020)0261

Application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires dans le tunnel sous la Manche

Résolution législative du Parlement européen du 8 octobre 2020 sur la 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 (COM(2020)0623 – C9-0212/2020 – 2020/0161(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2020)0623),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0212/2020),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 16 septembre 2020¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 9 septembre 2020, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu les articles 59 et 163 de son règlement intérieur,
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

¹ Non encore paru au Journal officiel.

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P9_TC1-COD(2020)0161

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 8 octobre 2020 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2020/... 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 européen¹,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ Avis du 16 septembre 2020 (non encore paru au Journal officiel).

² Position du Parlement européen du 8 octobre 2020.

considérant ce qui suit:

- (1) La directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil¹ impose à chaque État membre d'établir une autorité nationale de sécurité chargée des tâches spécifiées en matière de sécurité ferroviaire. Conformément à ladite directive, une autorité nationale de sécurité peut être un organisme établi unilatéralement par l'État membre concerné, ou, alternativement, 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 dénommé «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 (ci-après dénommée "commission intergouvernementale").
- (3) Jusqu'à 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 atomique² (ci-après dénommée «période de transition»), la commission intergouvernementale est l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798, responsable de la liaison fixe transmanche.
- (4) À la fin de la période de transition, la commission intergouvernementale deviendra un organe établi par un accord international entre un État membre, à savoir la France, et un pays tiers, à savoir le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Sauf disposition contraire dans un accord international liant le Royaume-Uni, elle ne sera plus une autorité nationale de sécurité en vertu du droit de l'Union, lequel ne sera 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 convient de maintenir la commission intergouvernementale comme seule autorité de sécurité compétente pour l'ensemble de ladite infrastructure.

¹ 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).

² JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

- (6) À cette fin, la décision (UE) 2020/... du Parlement européen et du Conseil¹⁺ habilite la France, sous certaines conditions, à négocier, à signer et à conclure un accord international, complétant le traité de Cantorbéry, en vertu duquel la commission intergouvernementale est maintenue en tant que seule autorité de sécurité compétente pour l'application du droit de l'Union sur la liaison fixe transmanche.
- (7) À cet effet, des règles spécifiques devraient être établies en ce qui concerne les autorités de sécurité spécifiques 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 de sécurité spécifique ou, à défaut, par son autorité nationale de sécurité.
- (8) Le règlement des différends entre l'État membre concerné et le pays tiers dans le domaine 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 y a donc lieu de modifier la directive (UE) 2016/798 en conséquence.
- (10) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir garantir l'exploitation sûre et efficace de la liaison fixe transmanche après la fin de la période de transition, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut en raison des dimensions et des effets de l'action proposée l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (11) Le présent règlement devrait entrer en vigueur d'urgence, le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

¹ Décision (UE) 2020/... du Parlement européen et du Conseil

⁺ JO: prière d'insérer, dans le corps du texte, le numéro de la décision figurant dans le document PE_CONS 31/20 (2020/0160(COD)) et insérer le numéro, la date, le titre et la référence JO de ladite décision dans la note de bas de page.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications de la directive (UE) 2016/798

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

1) À l'article 3, le point 7) est remplacé par le texte suivant:

«7) «autorité nationale de sécurité»:

- a) l'organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité ferroviaire conformément à la présente directive;
- b) tout organisme chargé par plusieurs États membres des tâches visées au point a) de manière à assurer un régime unifié en matière de sécurité;
- c) tout organisme chargé par un État membre et un pays tiers des tâches visées au point a) 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 que ledit État membre ait conclu un tel accord conformément à une habilitation accordée par l'Union à cet effet.».

2) À l'article 16, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«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) c), et à un accord international conclu par l'Union ou dont la conclusion est autorisée par celle-ci, 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 (ci-après dénommée «autorité de sécurité spécifique»). Conformément audit accord international, l'autorité nationale de sécurité peut assumer temporairement cette compétence sur la partie de l'ouvrage d'art située dans ledit 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 international pour garantir que l'autorité de sécurité spécifique respecte le 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 retard du droit accordé par ledit accord international, en vertu duquel l'autorité nationale de sécurité est habilitée à exercer une compétence exclusive sur la part de l'ouvrage d'art située dans ledit État membre.

5. Lorsqu'un différend soumis à l'arbitrage conformément à un accord international soulève une question d'interprétation du droit de l'Union, la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après dénommée "Cour de justice") est compétente pour statuer à titre préjudiciel sur la question, à la demande du tribunal arbitral créé en vue de trancher les différends en vertu dudit accord international.

Les dispositions du droit de l'Union régissant les recours devant la Cour de justice conformément à l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent mutatis mutandis aux questions préjudicielles dont est saisie la Cour de justice en vertu du troisième alinéa du présent paragraphe.

Lorsque *le tribunal arbitral* ne se conforme pas à un arrêt de la Cour de justice rendu en application du premier alinéa, l'État membre concerné fait usage sans retard du droit accordé par l'accord international, en vertu duquel l'autorité nationale de sécurité est habilitée à exercer une compétence exclusive sur la partie de l'ouvrage d'art située dans ledit État membre.».

Article 2

Entrée en vigueur

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

Le président

Par le Conseil

Le président