

Avis 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

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

Saisie par le ministère de la Transition écologique, par courrier enregistré le 29 octobre 2020 au pôle procédure de l'Autorité ;

Vu le 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 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 (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 la directive (UE) 2020/700 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 modifiant les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leurs délais de transposition ;

Vu la 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 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2221-1 et L. 2133-8 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

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° 87-757 du 9 septembre 1987 portant publication du 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 ;

Vu le décret n° 2010-67 du 15 janvier 2010 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche (ensemble deux annexes), signé à Londres le 24 janvier 2007 ;

Vu le décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 portant publication du règlement modificatif du règlement binational de la Commission intergouvernementale (CIG) concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche du 24 janvier 2007 (ensemble une annexe), signé à Paris le 6 février 2013 ;

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 l'avis de l'Autorité n° 2019-024 du 18 avril 2019 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 3 décembre 2020 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. La réglementation en matière de sécurité actuellement applicable à la partie française de la liaison fixe trans-Manche

1. Le tunnel sous la Manche est une infrastructure ferroviaire concédée par les autorités françaises et britanniques à un gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel, dans le cadre du traité international de Canterbury signé le 12 février 1986 entre la France et le Royaume-Uni et du contrat de concession signé le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et les sociétés privées concessionnaires France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited, opérant conjointement sous le nom d'Eurotunnel. Dans le cadre de ce traité international et de ce contrat de concession, le tunnel sous la manche est dénommé « liaison fixe trans-Manche ».
2. Aux termes de l'article 10 du traité international de Canterbury, une Commission intergouvernementale (ci-après la « CIG ») a été mise en place pour suivre au nom des gouvernements français et britannique, et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe trans-Manche. Le paragraphe 4 de l'article 27 du contrat de concession signé le 14 mars 1986 prévoit que la CIG peut, après consultation des concessionnaires, élaborer des règlements applicables à la liaison fixe trans-Manche, auxquels force exécutoire est donnée dans le droit interne des deux États.

3. La réglementation en matière de sécurité actuellement applicable à la liaison fixe trans-Manche résulte du règlement binational adopté par la CIG, le 24 janvier 2007¹, dont l'objet était de créer, dans le cadre la transposition de la directive 2004/49/CE relative à la sécurité ferroviaire² et de la directive 2004/50/CE relative à l'interopérabilité ferroviaire³, un régime unifié de sécurité sur l'infrastructure du tunnel sous la Manche. Ce règlement binational a été modifié le 6 février 2013⁴. Il a notamment désigné la CIG en tant qu'« *autorité de sécurité* » au sens des articles 3(g) et 16 de la directive 2004/49/CE, chargée des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer pour l'ensemble des activités réalisées dans le tunnel sous la Manche.
4. Cette réglementation est appelée à évoluer le 1^{er} janvier 2021 en raison, d'une part, de l'obligation pour l'État français de transposer le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche, et, d'autre part, de la fin de la période de transition prévue 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 du 31 janvier 2020 (ci-après l'« *accord de retrait* »).

1.2. La transposition du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche

5. Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire vise à harmoniser les procédures d'autorisation de mise sur le marché des matériels roulants et de mise en service des infrastructures ferroviaires, ainsi que les procédures d'autorisation des exploitants ferroviaires (gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires en premier lieu), en vue de parachever le système ferroviaire de l'Union européenne. Il est composé de trois textes. La directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée (ci-après la directive « *Interopérabilité* ») établit les conditions devant être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union européenne. La directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée (ci-après la directive « *Sécurité* ») établit les conditions nécessaires à l'amélioration de la sécurité ferroviaire au sein de l'Union européenne, en renforçant notamment le rôle des autorités nationales de sécurité et en répartissant les responsabilités entre ces dernières et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après « *l'Agence* »). Enfin, le règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé met en place l'Agence et lui confie un rôle de « *guichet unique* » en matière de délivrance des autorisations des véhicules et des entreprises ferroviaires lorsque les demandes d'autorisation concernent un ou plusieurs États membres. L'Agence est également l'entité en charge de l'approbation du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et de la mise en œuvre d'un registre européen des véhicules. En vue de garantir une mise en œuvre harmonisée des textes européens, l'Agence est enfin dotée de prérogatives de contrôle des autorités nationales de sécurité et des organismes d'évaluation de la conformité.

¹ Décret n° 2010-67 du 15 janvier 2010 portant publication du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche (ensemble deux annexes), signé à Londres le 24 janvier 2007.

² Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, modifiée par la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 et par la directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009.

³ Directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, abrogée par 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, modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 et par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1^{er} mars 2011.

⁴ Décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 portant publication du règlement modificatif du règlement binational de la Commission intergouvernementale (CIG) concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche du 24 janvier 2007 (ensemble une annexe), signé à Paris le 6 février 2013.

6. L'article 57 de la directive « Interopérabilité » ainsi que l'article 33 de la directive « Sécurité » fixent un délai de transposition desdites directives au 16 juin 2019 au plus tard, assorti d'une possibilité de prorogation d'un an. La crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 étant survenue lors de la dernière étape de l'adoption des mesures nationales de transposition des directives précitées, ces délais de transposition ont été prolongés jusqu'au 31 octobre 2020 par la Directive (UE) 2020/700 du 25 mai 2020 susvisée.
7. En droit interne, la transposition du volet technique du quatrième paquet ferroviaire a été effectuée, sur le plan législatif, par l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 susvisée, prise sur le fondement de l'article 30 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 susvisée. Ce texte a permis notamment d'assurer l'articulation entre les missions dévolues à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (ci-après l'« EPSF ») en tant qu'autorité nationale de sécurité, et celles nouvellement confiées à l'Agence, en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires.
8. Le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, entré en vigueur le 16 juin 2019, a quant à lui transposé le volet technique du quatrième paquet ferroviaire au niveau réglementaire, en fixant les règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité applicables au système ferroviaire défini à l'article L. 2201-1 du code des transports⁵. Un certain nombre de systèmes et d'infrastructures sont cependant exclus du champ d'application de ce décret, dont la partie de la concession du tunnel sous la Manche située sur le territoire français. Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire n'a donc pas encore été transposé, au niveau réglementaire, pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche. L'État français doit ainsi procéder en urgence à cette transposition.

1.3. Impact du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne

9. Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un « pays tiers ». L'article 126 de l'accord de retrait prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union européenne dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire.
10. En l'absence d'accord conclu entre la France et le Royaume-Uni pour compléter le traité de Canterbury, comme l'y autorise la décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020⁶, avant la fin de la période de transition, la CIG, qui sera, au 1^{er} janvier 2021, composée de représentants de l'État français et d'un État devenu un État tiers à l'Union européenne, perdra alors la qualité d'« autorité de sécurité » au sens de la directive 2004/49/CE, pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche. Par voie de conséquence, la réglementation en matière de sécurité applicable à la partie française de la liaison fixe trans-Manche, résultant du règlement binational de la CIG signé le 24 janvier 2007, tel que modifié le 6 février 2013, sera caduque, ce qui créera une situation de vide juridique.
11. L'article L. 2221-1 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020 relative à diverses dispositions liées à la crise sanitaire, à d'autres mesures urgentes ainsi qu'au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne⁷, a déjà anticipé sur le plan

⁵ Aux termes du 1^{er} de l'article L. 2201-1 du code des transports, on entend par « système ferroviaire », « les éléments du réseau et les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie de ce même réseau tel que définis à l'annexe I 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 ».

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.

⁷ Son cinquième alinéa dispose en effet que « [l']Établissement public de sécurité ferroviaire ne remplit ses missions pour la partie de la concession du tunnel sous la Manche située en territoire français qu'à compter de la fin de la période de transition ».

législatif cette hypothèse, en prévoyant que la qualité d'« *autorité nationale de sécurité* », au sens de la directive « Sécurité », sera dans ce cas transférée, pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche, à l'EPSF. Sur le plan réglementaire, un décret doit être adopté en urgence afin de fixer les dispositions en matière de sécurité et d'interopérabilité applicables sur la partie française de la liaison fixe trans-Manche à compter du 1^{er} janvier 2021.

1.4. La saisine de l'Autorité

12. Par un courrier du ministère de la Transition écologique, enregistré le 29 octobre 2020 au pôle procédure de l'Autorité, l'Autorité a été saisie pour avis, en application de l'article L. 2133-8 du code des transports, d'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* »)⁸.

2. ANALYSE DE L'AUTORITÉ

2.1. Remarques préliminaires

13. Le projet de décret a pour but de transposer, au niveau réglementaire, le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche. À cette fin, il reprend très largement les dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, tout en les adaptant à son champ d'application, limité à cette infrastructure. L'Autorité ayant déjà, dans son avis n° 2019-024 du 18 avril 2019 susvisé, formulé des recommandations sur le projet dont elle avait été saisie à l'occasion de la rédaction de ce décret, son analyse s'est focalisée, en l'espèce, sur les dispositions du projet de décret qui ne trouvent pas leur pendant dans le décret n° 2019-525 ou qui, dans le cas contraire, soulèvent des questions d'articulation avec les dispositions de celui-ci.
14. Par ailleurs, aux termes de l'article L. 2131-1 du code des transports, l'Autorité a 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 a également pour mission de veiller 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, en particulier, à ce que cet accès soit accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires (article L. 2131-4 du code des transports). C'est dans le cadre et les limites des missions ainsi définies que l'Autorité a analysé les dispositions du projet de décret mentionnées au point 13, en particulier leur impact sur le maintien des services de transport ferroviaire utilisant actuellement le tunnel sous la Manche ou sur le développement de la concurrence.

prévue à l'article 126 de 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 et uniquement dans le cas où aucune instance internationale ne peut être qualifiée d'autorité nationale de sécurité au sens du droit communautaire. »

⁸ Composé de 212 articles, le projet de décret s'articule autour de quatre titres. Le titre Ier définit le rôle des différents acteurs ferroviaires, et notamment le rôle de l'État dans l'atteinte des objectifs de sécurité et d'interopérabilité, ainsi que celui de l'EPSF. Le titre II précise l'organisation de la gestion de la sécurité ferroviaire, en prescrivant notamment l'établissement d'un système de gestion de la sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure et par chaque entreprise ferroviaire, et assigne à chaque véhicule une entité en charge de l'entretien. Ce même titre II décrit également le dispositif d'autorisation des différents acteurs et les conditions d'exercice des tâches de sécurité par les personnels de conduite ou par les personnels exerçant une tâche essentielle pour la sécurité autre que la conduite des trains. Les titres III et IV traitent des conditions de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ainsi que de la mise sur le marché des véhicules et de la mise en service des installations fixes. Enfin, le titre V prévoit des dispositions transitoires, notamment concernant les autorisations délivrées en vertu du droit antérieur à la date d'entrée en vigueur du décret au 1^{er} janvier 2021.

2.2. La portée incertaine du rôle dévolu au gestionnaire d'infrastructure en matière de publication des données et de mise à jour du registre de l'infrastructure, source de risques pour les entreprises ferroviaires

15. L'article 18 du projet de décret dont l'Autorité est saisie prévoit que le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion de l'infrastructure ferroviaire de la partie française de la liaison fixe trans-Manche « *est responsable, pour le réseau soumis au présent décret, 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 (...)* ».
16. L'obligation pour chaque État membre de veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de l'infrastructure (ci-après « le RINF ») contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, découle des dispositions de l'article 49 de la directive « Interopérabilité », précisées par le règlement d'exécution 2019/777 susvisé relatif aux paramètres du RINF. Le RINF, base de données répertoriant les caractéristiques principales du réseau de chaque État membre, est l'outil mis à disposition des entreprises ferroviaires pour leur permettre de solliciter l'autorisation d'exploitation de leurs matériels roulants sur les réseaux concernés et de s'assurer de leur compatibilité avec l'infrastructure. Il constitue ainsi un élément déterminant du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire.
17. Afin de mettre en place un point d'entrée unique pour la publication des informations relatives aux infrastructures des États membres, le règlement d'exécution précité prévoit la création et le développement par l'Agence d'une application web, dite « application RINF ». À cet effet, ce règlement distingue deux phases :
 - une première phase, courant du 16 juin 2019 au 31 décembre 2020, se caractérisant par la désignation par chaque État membre d'une entité d'enregistrement nationale, chargée de coordonner les activités de collecte des données provenant de chaque gestionnaire d'infrastructure établi sur le territoire national et de les insérer dans l'application RINF⁹ ;
 - une seconde phase, censée débiter à compter du 1^{er} janvier 2021, consistant à prévoir l'alimentation de cette application RINF directement par les différents gestionnaires d'infrastructure situés sur le territoire national de chaque État membre.
18. Le passage de la première à la seconde phase est conditionné par une mise à jour, par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, de l'application RINF afin, notamment, de permettre à chaque gestionnaire d'infrastructure d'insérer directement les informations dans l'application RINF dès qu'elles sont disponibles¹⁰.
19. Or, l'article 18 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé prévoit, pour le système ferroviaire défini à l'article L. 2201-1 du code des transports, duquel sont exclus un certain nombre de systèmes, de véhicules et d'infrastructures, dont le tunnel sous la Manche, que « *[s]ans préjudice des responsabilités de chaque gestionnaire d'infrastructure relatives à la fourniture, à la qualité et à l'actualisation des données qui le concernent, SNCF Réseau est responsable, pour l'ensemble des réseaux soumis au présent décret, 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* ». SNCF Réseau a donc été désignée, aux termes de ces

⁹ Article 4, paragraphe 1 du règlement d'exécution (UE) 2019/777 du 16 mai 2019 susvisé.

¹⁰ Article 6 du règlement d'exécution (UE) 2019/777 du 16 mai 2019 susvisé.

dispositions, entité d'enregistrement nationale chargée « de la publication et de la mise à jour » du RINF pour l'ensemble des réseaux couverts par le décret n° 2019-525.

20. Eu égard aux éléments rappelés ci-dessus et aux enjeux liés à la transparence et à la fiabilité du RINF pour les entreprises ferroviaires, le mécanisme prévu par l'article 18 du projet de décret¹¹ appelle de la part de l'Autorité l'observation suivante.
21. D'une part, les dispositions de cet article s'articulent mal avec celles de l'article 18 du décret n° 2019-525 susvisé. Leur lecture combinée laisse en effet penser que deux modalités d'alimentation du RINF national seraient amenées à coexister : une alimentation directe par le gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe trans-Manche, Eurotunnel, d'une part, et une alimentation par SNCF Réseau en tant qu'entité d'enregistrement nationale, pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure du système ferroviaire couvert par le décret n° 2019-525, d'autre part. Or, il appartient à chaque État membre de veiller à la fourniture des informations relatives aux infrastructures situées sur son territoire national de manière cohérente et fiable dans son RINF. Eu égard aux enjeux de transparence et de fiabilité du RINF, il importe que les dispositions du projet de décret soient cohérentes avec celles du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé afin de clarifier et d'unifier le mode d'alimentation du RINF national dans l'application développée par l'Agence.
22. D'autre part, il importe de prendre en compte le risque d'indisponibilité, à la date du 1^{er} janvier 2021, de l'application RINF dans sa version permettant sa mise à jour par chaque gestionnaire d'infrastructure et l'information en temps réel des entreprises ferroviaires, le respect de cette échéance par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer n'étant pas acquis. Or, cette évolution conditionne l'entrée dans la seconde phase d'alimentation directe du RINF énoncée au point 17 et *a fortiori* les obligations afférentes incombant aux différents gestionnaires d'infrastructure.
23. Par conséquent, afin de rétablir la cohérence entre les deux textes, l'Autorité recommande :

1°) que les dispositions de l'article 18 du projet de décret soient rédigées de manière à distinguer les deux phases prévues dans le règlement d'exécution 2019/777 :

- dans l'attente de l'évolution effective de l'application RINF, et à titre de dispositions transitoires, Eurotunnel devrait être tenue de transmettre les paramètres de son infrastructure à SNCF Réseau, qui verrait ainsi sa compétence, en tant qu'entité d'enregistrement nationale, élargie à la partie française de la liaison fixe trans-Manche. Un tel dispositif transitoire s'avère indispensable pour les entreprises ferroviaires souhaitant exploiter des services ferroviaires sur la liaison fixe trans-Manche, compte tenu des risques d'absence de données pour cette infrastructure que ferait courir tout retard dans l'évolution de cette application RINF ;
- dès que la nouvelle version de l'application RINF sera disponible, Eurotunnel devra être tenue de procéder à la publication et la mise à jour des données de son infrastructure directement dans l'application RINF ;

2°) que le dispositif en deux temps prévu par le règlement d'exécution 2019/777 susvisé soit également reflété dans le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 précité, qui devrait donc être modifié en ce sens.

¹¹ Article 18 du projet de décret : « Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable, pour le réseau soumis au présent décret, 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 [...] ».

*

Le présent avis sera notifié à la ministre de la Transition écologique ainsi qu'au ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 3 décembre 2020.

Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman