

Avis n° 2019-016 du 14 mars 2019 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité de la liaison fixe trans-Manche

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le directeur des services de transport de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la transition écologique et solidaire par un courrier enregistré le 4 mars 2019 au greffe 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, fait à Cantorbéry le 12 février 1986 ;

Vu la 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 ;

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 ;

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

Vu la loi n° 2019-30 du 19 janvier 2019 habilitant le Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures de préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne ;

Vu l'ordonnance n° 2019-96 du 13 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de sécurité ferroviaire dans le tunnel sous la Manche ;

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 signé à Paris le 6 février 2013 ;

Vu l'avis n° 2019-015 du 14 mars 2019 portant sur le projet de décret modifiant le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant les articles R. 551-3 et R. 551-4 du code de l'environnement dans la perspective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne ;

Après en avoir délibéré le 14 mars 2019 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et la fin du statut d'autorité de sécurité de la Commission intergouvernementale au profit de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire

1. L'hypothèse de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne au 30 mars 2019 sans accord conclu sur le fondement de l'article 50 du Traité de l'Union européenne affectera le régime de sécurité actuellement défini pour la liaison fixe trans-Manche (LFT) en ce qu'elle remettra en cause le rôle exercé par la Commission Intergouvernementale (CIG), dont les prérogatives découlent du Traité de Cantorbéry signé le 12 février 1986 entre la France et le Royaume-Uni et de la concession quadripartite conclue entre la France, le Royaume-Uni et les sociétés France Manche et Channel Tunnel Group le 14 mars 1986.
2. Ainsi, quand bien même la CIG a été désignée comme autorité de sécurité de la LFT par les Etats concédants dans le cadre de la transposition de la directive 2004/49/CE susvisée par le règlement de la CIG concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, le statut à venir d'Etat tiers du Royaume-Uni fera perdre sa qualité d'autorité de sécurité à la CIG, rendra caduque les autorisations délivrées par cette dernière et par l'autorité de sécurité britannique (ORR) comme énoncé dans l'avis de l'Autorité du 14 mars 2019 susvisé, et créera un risque d'insécurité juridique quant aux règles applicables à la LFT en matière de sécurité ferroviaire.
3. Dans ce contexte, la loi n° 2019-30 du 19 janvier 2019 habilite le Gouvernement à prendre par ordonnances des dispositions destinées à assurer la continuité des flux de transport de passagers et de marchandises à travers le tunnel sous la Manche. Ainsi, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire a été rendu compétent sur la partie française du tunnel sous la Manche par l'ordonnance n° 2019-96 du 13 février 2019 susvisée en lui confiant les mêmes missions que celles exercées sur le réseau ferré national et les réseaux qui présentent des caractéristiques comparables à celles du réseau ferré national si aucun accord n'est conclu entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.
4. La CIG conserve néanmoins des compétences en application du Traité et du contrat de concession à côté de l'EPSF et de l'autorité de sécurité britannique (ORR). Les autorités britanniques ont par ailleurs décidé de conserver la CIG comme autorité de sécurité pour la partie britannique de la LFT et continueront d'appliquer le règlement binational de sécurité sur leur territoire.

1.2. La particularité de la liaison fixe trans-Manche justifiant un régime de sécurité unifié ad hoc

5. L'EPSF, qui est désormais compétent sur la partie française de la LFT pour veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires et notamment pour délivrer, assurer le suivi et contrôler les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires, doit pouvoir s'appuyer sur un cadre réglementaire précisant les modalités d'exercice de sa nouvelle mission d'autorité nationale de sécurité sur cette infrastructure.
6. La particularité de la liaison fixe trans-Manche, infrastructure binationale gérée par le gestionnaire d'infrastructure Eurotunnel, a rendu nécessaire l'application d'un principe d'unicité de traitement s'agissant des prescriptions de sécurité qui s'est traduit par l'édiction du règlement binational de la CIG susvisé concourant à une exploitation en sécurité du tunnel en application de règles unifiées.

7. La fin de la compétence de la CIG en tant qu'autorité de sécurité sur l'ensemble de la LFT n'a pas remis à ce jour en cause le besoin d'une réglementation spécifique. C'est pourquoi le projet de décret soumis pour avis à l'Autorité conserve les dispositions spécifiques applicables à la LFT à côté de celles aujourd'hui applicables au réseau ferré national et aux réseaux comparables en vertu des dispositions du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.3. La saisine de l'Autorité

8. Par courrier du 1^{er} mars 2019 enregistré au greffe de l'Autorité le 4 mars, le ministère de la transition écologique et solidaire a saisi l'Autorité, en application de l'article L. 2133-8 du code des transports, d'une demande d'avis sur le projet de décret relatif à la sécurité de la liaison fixe trans-Manche.
9. Ce projet de texte réglementaire définit le cadre juridique applicable en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité sur la partie française de la liaison fixe trans-Manche. Il reprend pour l'essentiel les dispositions figurant dans le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la LFT publié par le décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 susvisé afin d'éviter un vide juridique dans cette matière après l'hypothèse d'un retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne au 30 mars 2019 sans accord conclu. Compte tenu de la reprise à droit constant des dispositions qui prévalent aujourd'hui, l'avis de l'Autorité se concentrera sur la déclinaison dans ce projet de décret des nouvelles compétences octroyées à l'EPSF par l'ordonnance n° 2019-96 susvisée et la nécessité d'en clarifier le contenu, notamment vis-à-vis des compétences conservées par la CIG, afin de donner aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire d'infrastructure le cadre nécessaire à un accès équitable, non discriminatoire, transparent à l'infrastructure et à l'exercice de leurs activités, mais aussi d'éviter dans la mesure du possible des divergences de prescriptions entre l'EPSF, la CIG et l'ORR, qui pourraient avoir des répercussions sur l'exploitation de la liaison trans-Manche.

2. ANALYSE

2.1. Des nouvelles missions de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à clarifier pour la liaison fixe trans-Manche

2.1.1. Dichotomie entre les missions d'autorité nationale de sécurité sur le réseau ferré national et sur la liaison fixe trans-Manche

10. L'article 5 du projet de décret prévoit les missions confiées à l'EPSF en tant qu'autorité nationale de sécurité de la partie française de la LFT en reprenant l'intégralité des missions qui étaient celles de la CIG. Il s'agit pour l'essentiel des missions d'autorisation de mise en service des sous-systèmes nouveaux, ou modifiés substantiellement, des véhicules, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure ainsi que des missions de suivi et de contrôle du respect des autorisations précitées ainsi que de manière générale des exigences prévues par la réglementation européenne et nationale.
11. Bien que cette disposition soit la transposition fidèle de l'article 16 de la directive 2004/49/CE susvisée, l'Autorité s'interroge quant à l'articulation de ses missions avec celles déjà prévues à l'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF. L'EPSF exerce en effet en application de l'article L. 2221-1 du code des transports dans sa version résultant de l'ordonnance n° 2019-96 susvisée les mêmes missions sur la partie française de la LFT que sur le réseau ferré national. Seules certaines tâches apparaissent spécifiques à la LFT comme celle prévue au v. de l'article 5 relative à l'autorisation de la mise en service des véhicules utilisés pour les services de navette pour véhicules routiers exploités dans les limites de la LFT. Au vu de ce constat, l'Autorité

recommande que l'article 5 renvoie expressément aux alinéas pertinents de l'article 2 du décret statutaire de l'EPSF et soit complétée des missions exercées spécifiquement par l'établissement public sur la LFT pour éviter une dichotomie entre les missions d'autorité nationale de sécurité exercée par l'EPSF sur le réseau ferré national, d'une part, et la partie française de la LFT, d'autre part.

12. Par ailleurs, en analysant les missions de l'EPSF telles qu'elles découlent de l'article 5, il est prévu au ix. que ce dernier puisse le cas échéant « *développer le cadre réglementaire en matière de sécurité applicable au système ferroviaire trans-Manche, y compris les règles de sécurité unifiées* ». Or, si cette mission, prévue par l'article 16 de la directive 2004/49/CE, peut être confiée par l'Etat membre à l'autorité nationale de sécurité, cette possibilité n'a pas été retenue en droit national dans la transposition des directives européennes. L'EPSF ne dispose pas du pouvoir réglementaire contrairement à la CIG en application de l'article 10 du Traité de Cantorbéry susvisé et des articles 4, 17 à 21 du règlement binational susvisé. L'Autorité préconise par conséquent que soit supprimée la mission de l'EPSF en matière d'édition de textes réglementaires à l'article 5 du projet de décret et ce pour assurer la conformité avec la loi, laquelle dispose à l'article L. 2221-1 du code des transports que l'établissement public « *veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires* » et « *promeut et diffuse les bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.* »

2.1.2. Articulation entre les missions de l'EPSF et celles conservées par la CIG

13. Comme évoqué ci-avant au point 9, la perte du statut de la CIG en tant qu'autorité de sécurité de la LFT induit une multiplicité d'autorités compétentes en matière de sécurité alors que le principe du Traité de Cantorbéry et du contrat de concession est celui de l'unicité de traitement concernant les prescriptions de sécurité. Ainsi, au lieu d'un acteur unique compétent la CIG, interviendront deux entités : la CIG, gardant des compétences en application du Traité et du contrat de concession et autorité nationale de sécurité pour la partie britannique de la LFT d'une part, et l'EPSF, autorité nationale de sécurité pour la partie française de la LFT d'autre part. De surcroît, le comité de sécurité instauré par l'article 11 du Traité exercera toujours ses missions, notamment de suivi de l'exécution des règlements et dispositifs de sécurité applicables à la LFT ou de prises de mesures d'urgence pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ce qui rejoint certaines missions qu'effectuera l'EPSF sur la partie française de la LFT.
14. Au vu de cette multiplicité d'autorités dont les contours des missions se chevauchent, l'Autorité souhaite alerter sur le risque de complexification de la gouvernance de la liaison fixe, et plus précisément de divergences entre les prescriptions formulées par les entités précitées ci-avant et leur impact sur l'exploitation dans le tunnel pouvant entraîner des perturbations des circulations et des risques en termes de sécurité liés à ces nouvelles interfaces entre autorités créées.
15. Cette remarque préliminaire conduit l'Autorité à recommander que soit précisée dans le projet de décret l'articulation entre les missions confiées à l'EPSF et celles conservées par la CIG, et ce dans la mesure du possible, quand bien même la cohérence des missions ne peut être pleinement assurée qu'en révisant les dispositions pertinentes du Traité de Cantorbéry.
16. A cet égard, en sus de la remarque présentée au point 12 relative au pouvoir d'édition des textes réglementaires par l'EPSF, l'Autorité relève le manque de cohérence entre la compétence donnée à l'EPSF à l'article 5 du projet de décret et celle toujours confiée à la CIG en vertu des articles 18 à 22 du titre 6 du projet de décret relatif aux règles de sécurité unifiées. S'il apparaît nécessaire que la compétence de la CIG en matière d'édition des règles de sécurité unifiées soit maintenue tant d'un point de vue juridique pour assurer la conformité avec l'article 10 du Traité de Cantorbéry que d'un point de vue technique pour garantir l'application d'un régime de sécurité unifié, l'Autorité estime peu opportun de laisser subsister un doute quant aux compétences de l'EPSF dans ce domaine. En outre, elle relève que la compétence de la CIG pour informer de la nécessité de notifier les nouvelles règles de sécurité unifiées ou leurs modifications à la Commission européenne comme prévue par la disposition de l'article 8 de la directive 2004/49/CE susvisée a été supprimée pour rendre compétent l'EPSF. Or, dès lors que ce dernier n'est pas compétent pour prendre de nouvelles règles ou les modifier, l'Autorité

relève qu'il serait plus pertinent de conserver le rôle de la CIG pour s'inscrire en cohérence avec l'ensemble des autres dispositions du titre 6 du projet de décret.

17. Enfin, étant donné que chaque autorité précitée dispose de pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de ses tâches, lesquelles se recoupent comme évoqué précédemment au point 13, l'Autorité souligne le besoin de dispositions spécifiques dans le projet de décret allant au-delà du seul énoncé du principe de coordination prévu au iii. de l'article 7. En premier lieu, le Gouvernement pourrait inclure dans la disposition de l'article 8 du projet de décret, qui vise à encadrer les pouvoirs de l'EPSF de façon à causer le minimum de perturbations dans l'exploitation de la LFT, les membres de la CIG et du comité de sécurité¹ afin de les soumettre également à ce même impératif. De même, si l'EPSF et la CIG devaient effectuer des inspections pour mener à bien leurs missions respectives, il pourrait être utile de préciser que la coordination mentionnée à l'article 7 doit s'appliquer à ce cas précis. En second lieu, il pourrait s'avérer pertinent à l'article 7 de préciser les objectifs que doit atteindre la coordination entre la CIG et l'EPSF, tel que l'accomplissement de leurs missions respectives, le partage de toute information essentielle et la garantie d'un régime de sécurité unifié pour la LFT par l'émission de prescriptions cohérentes les unes avec les autres.

2.1.3. Clarification des missions de l'EPSF dans le nouveau contexte de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne

18. Afin de permettre à l'EPSF d'exercer pleinement ses nouvelles missions d'autorité nationale de sécurité sur la partie française de la LFT, l'Autorité recommande que le projet de décret objet du présent avis ne se limite pas à renvoyer aux dispositions pertinentes des directives 2004/49/CE et 2008/57/CE susvisées mais en assure la transposition effective en application de l'exigence constitutionnelle de transposition des directives en droit interne. Ce travail est d'autant plus nécessaire que le projet de décret a vocation à s'appliquer en l'état jusqu'au 16 juin 2020 au plus tard, le Gouvernement ayant notifié à la Commission européenne son souhait de transposer les directives du pilier technique du 4^{ème} paquet² ferroviaire pour le tunnel le 16 juin 2020 au plus tard.
19. De même, il serait souhaitable qu'à terme les missions de l'EPSF et la mise en œuvre des exigences du décret vis-à-vis des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure soient précisées dans des arrêtés d'application. Cela viendrait utilement parachever le régime de sécurité et, pour l'EPSF, clarifier les exigences applicables à la LFT de celles en vigueur sur le reste du système ferroviaire. Toutefois, à ce stade, le renvoi prévu aux articles 30 et 47 aux guides que doit produire l'EPSF sur les processus d'autorisation devrait suffire et transpose fidèlement le paragraphe 2 de l'article 12 de la directive 2004/49/CE susvisée. Il pourra s'agir dans un premier temps de reprendre le contenu du guide déjà publié par la CIG.
20. En outre, compte tenu de la volonté exprimée par le Gouvernement de s'inscrire à droit constant dans ce projet de décret, ce qui implique de ne pas transposer le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire à l'occasion de ce projet de décret, et notamment les modalités de délivrance du certificat de sécurité unique³, il convient de maintenir dans l'ensemble des articles pertinents les modalités d'attribution du certificat de sécurité telles qu'elles découlent de l'article 10 de la directive 2004/49/CE susvisée, soit un certificat de sécurité comprenant une partie A valant acceptation du système de gestion de la sécurité, et une partie B spécifique au réseau utilisé pour lesquelles les entreprises doivent attester du respect des exigences particulières à ce réseau. Ainsi, notamment pour la bonne compréhension des

¹ En vertu des articles 10 et 11 du Traité de Cantorbéry, les membres de la CIG et du comité de sécurité sont désignés pour moitié par chaque Gouvernement et se voient accordés les pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

² Le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire est un ensemble de trois textes : 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, la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

³ Le certificat de sécurité unique prévu à l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 citée *supra* remplace le certificat de sécurité comprenant une partie A et une partie B. Il est délivré par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer lorsque le domaine d'utilisation par l'EF comprend plusieurs Etats membres ou un seul Etat si le demandeur en fait la demande.

articles 25, 45 et 49, la mention de la partie B du certificat de sécurité doit pouvoir être à nouveau inscrite comme elle l'est dans le règlement binational quand bien même la configuration avec l'EPSF n'est pas identique à celle rencontrée lorsque la CIG était compétente pour autoriser les entreprises ferroviaires. L'EPSF sera en effet amené dans ses nouvelles fonctions à délivrer un complément à la partie B qu'il délivre déjà pour le réseau ferré national jusqu'au 16 juin 2019, date de la transposition du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire pour la France hors LFT. Après cette date, il est à noter que, sur le système ferroviaire hors LFT, l'EPSF ne délivrera plus de partie A ou de partie B de certificat de sécurité mais un certificat de sécurité unique ou émettra un avis à l'Agence autorité délivrant le certificat de sécurité unique. Au vu de ce nouveau cadre, l'Autorité souhaite mettre en avant le risque que constitue, en termes de complexification des processus d'autorisation des entreprises ferroviaires et *a fortiori* de barrières à l'entrée, l'application par l'EPSF d'une réglementation différente entre la partie française du tunnel et le reste du système ferroviaire français, réseau ferré national compris.

21. S'agissant de la délivrance des agréments de sécurité, l'Autorité recommande également de mentionner expressément la compétence de l'EPSF à l'article 28 et ce afin de transposer pleinement les dispositions de l'article 11 de la directive 2004/49/CE susvisée.
22. Par ailleurs, l'Autorité relève que la transposition de l'article 9 de la directive 2004/49/CE susvisée relatif à l'obligation faite aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure d'élaborer un rapport annuel sur la sécurité à l'attention de l'EPSF est incomplète à l'article 17 du projet de décret. Ainsi, dès lors qu'il est prévu que le rapport contienne « *des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour la CIG* », la disposition ne permet pas à l'EPSF d'accomplir ses missions d'autorité nationale de sécurité. L'Autorité préconise de remplacer CIG par EPSF.
23. De plus, comme énoncé dans l'avis du 14 mars 2019 susvisé, il importe de faire figurer dans le projet de décret objet du présent avis une disposition permettant aux opérateurs de pays tiers non titulaires d'un certificat de sécurité de circuler sur la partie française du tunnel dès lors qu'un niveau de sécurité suffisant soit garanti soit par un accord bilatéral entre Etats, soit par des dispositions contractuelles convenues avec une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure disposant d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité les autorisant à opérer sur le réseau concerné et ayant intégré dans son système de gestion de la sécurité des modalités propres à garantir la sécurité des circulations de l'opérateur.
24. Enfin, le maintien à l'article 38 du projet de décret d'une disposition prévue par le règlement binational de la CIG donnant une équivalence entre l'agrément de sécurité et la partie A du certificat de sécurité pour autoriser l'exploitation par le gestionnaire d'infrastructure Eurotunnel de véhicules à l'extérieur de la LFT paraît inapproprié. Il n'est en effet pas conforme aux dispositions combinées des directives 2004/49/CE et 2008/57/CE susvisées qui ne prévoient l'exploitation de véhicules que par une entreprise ferroviaire titulaire d'un certificat de sécurité ou par un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément de sécurité. Or, la disposition de l'article 38 vise à permettre à Eurotunnel de porter secours à des véhicules d'entreprises ferroviaires et ainsi à pouvoir faire circuler ses véhicules au-delà du périmètre de la concession où son autorisation ne produit plus d'effet. Dès lors, afin de s'inscrire en conformité avec les dispositions européennes et de sécuriser la mise en œuvre de ce dispositif nécessaire au bon fonctionnement de la LFT, l'Autorité préconise à l'article 38 la rédaction d'une disposition prévoyant la conclusion de dispositions contractuelles entre gestionnaires d'infrastructure, soit entre Eurotunnel et SNCF Réseau, intégrées dans le système de gestion de la sécurité de SNCF Réseau, pour couvrir la circulation effectuée par Eurotunnel sur le réseau ferré national sans besoin d'un certificat de sécurité.

2.2. S'agissant des autres dispositions du projet de décret

25. L'Autorité souhaite signaler différentes observations en lien avec les définitions prévues à l'article 2 du projet de décret d'une part et les dispositions du titre 11 relatif à la formation des conducteurs de train et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité et à l'accès aux services de formation d'autre part.

26. En premier lieu, la nouvelle notion de « système ferroviaire trans-Manche » doit pouvoir être reprise dans l'ensemble des articles pertinents du projet de décret, notamment aux articles 26, 29, 34, 37 et, lorsque cela s'avère nécessaire, son périmètre circonscrit à la partie française en cohérence avec le champ d'application défini par le projet de décret.
27. En deuxième lieu, la définition d'« Agence » doit toujours renvoyer à la notion d'agence ferroviaire européenne établie par le règlement (CE) 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne et non à la notion d'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer établie par 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 tel qu'il est prévu à l'article 2 du projet de décret étant donné que ce dernier n'a pas vocation à transposer le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire dont fait partie le règlement (UE) 2016/796.
28. En troisième lieu, l'Autorité relève le besoin de cohérence entre la définition retenue de la notion d'« organisme d'enquête » qui renvoie au bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) et les termes employés « organismes d'enquête » aux articles 68 et suivants du projet de décret. L'Autorité préconise que le projet de décret ne prévoit des obligations aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure qu'à l'égard du seul BEA-TT au vu du champ d'application du projet de décret. De même, il n'est pas possible de prévoir des dispositions applicables à l'organisme d'enquête britannique, le «*Rail Accident Investigation Branch*» (RAIB) lequel n'est pas soumis au projet de décret. Toutefois, l'objectif poursuivi par le Gouvernement étant de maintenir l'information de l'ensemble des organismes d'enquête compétents sur la totalité de la LFT en vue d'une amélioration de la sécurité ferroviaire et de la prévention des accidents, il pourrait être utile de transposer la disposition prévue au paragraphe 5 de l'article 21 de la directive 2004/49/CE selon laquelle « *si nécessaire, l'organisme d'enquête peut demander que les organismes homologues d'autres Etats membres ou l'Agence l'assistent en lui apportant leurs compétences ou en effectuant des inspections, des analyses ou des évaluations techniques* » et de la compléter pour introduire également les organismes d'enquête d'Etat tiers incluant ainsi le RAIB.
29. Par ailleurs, l'Autorité relève que la disposition relative à la garantie d'accès aux examens et aux certificats pour les personnels s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, y compris les conducteurs, prévue au b) du point 57 du règlement binational de la CIG, et qui transpose l'alinéa 4 du paragraphe 1 de l'article 13 de la directive 2004/49/CE, n'a pas été reprise dans le projet de décret au titre 11 relatif à la formation des conducteurs de trains et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité et à l'accès aux services de formation. L'Autorité préconise à cet égard d'insérer cette disposition entre les articles 57 et 58.
30. Enfin, au vu de l'objectif annoncé dans la notice du projet de décret d'une entrée en vigueur du dispositif à compter du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord fondé sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne, l'Autorité recommande d'insérer avant l'article d'exécution la disposition d'entrée en vigueur différée idoine.

*

Le présent avis sera notifié à la ministre chargée des transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 14 mars 2019.

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ;
Madame Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman