

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 mai 2020

**DIVERSES DISPOSITIONS URGENTES POUR FAIRE FACE AUX CONSÉQUENCES DE
L'ÉPIDÉMIE DE COVID-19 - (N° 2915)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 276

présenté par

M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, Mme Meunier, M. Gosselin, M. Quentin, M. Kamardine,
Mme Corneloup, Mme Beauvais, M. Breton, M. de la Verpillière, M. Viry, M. Hetzel, M. de
Ganay, M. Masson, M. Herbillon, M. Door, M. Bazin, Mme Anthoine et Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 4

A l'alinéa 2, après la mention :

« 1° »,

insérer les mots :

« A défaut de la mise en place d'une autorité binationale résultant des négociations à conduire avec
le Royaume-Uni ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

C'est une évidence de dire qu'il doit impérativement y avoir une seule autorité de sécurité
appliquant une réglementation uniforme à l'ensemble de l'infrastructure.

Si politiquement il y a bien une frontière, sécuritairement il n'y en a jamais eu et ce serait une
ineptie de vouloir en mettre une.

Le drame du Tunnel du Mont-Blanc de mars 1999 a malheureusement montré les dangers de deux
autorités distinctes gérant chacune une partie d'une infrastructure globale.

Les rédacteurs du traité de Canterbury du 18 février 1986, parfaitement conscients de ces dangers,
ont institué la Commission Intergouvernementale (CIG), entité binationale, chargée entre-autres, de
la sécurité ferroviaire du Tunnel sous la Manche, édictant des règlements et rendant des décisions

applicables à l'ensemble de cette infrastructure, à la grande satisfaction de tous les usagers depuis plus de 25 ans.

Il serait aujourd'hui inconcevable qu'il en soit autrement.

Dans la perspective du Brexit, désigner une autorité nationale de sécurité pour la partie française de l'infrastructure conduira à avoir, ipso facto, une autorité britannique en face, édictant ses propres règles et prenant ses propres décisions et ceci en totale contradiction avec l'esprit et la lettre des principes élaborés lors de la mise en place du Traité de Canterbury.

A ce jour, et jusqu'à la sortie effective du Royaume Uni de l'Union européenne c'est la CIG qui est autorité binationale de sécurité au sens de la Directive 2016/798.

La sortie du Royaume Uni n'entraîne pas obligatoirement incompétence de la CIG.

L'objectif du Gouvernement français doit être de garantir le plus haut niveau de sécurité ferroviaire pour le Tunnel sous la Manche et pour ce faire, la seule solution donnant les meilleures garanties est le maintien de la CIG.

De plus comme indiqué ci-dessus, la CIG est l'autorité de sécurité jusqu'à la sortie effective du RU, il n'y a donc pas d'urgence en la matière.