



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

statut

Question écrite n° 87594

Texte de la question

M. Yann Capet attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national. Ce décret intègre « la partie française de la liaison fixe transmanche » sur « la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national ». Or le groupe eurotunnel est un acteur ferroviaire tout à fait singulier, un opérateur et un gestionnaire d'infrastructure qui tire son statut particulier d'un traité international bilatéral. Surtout le caractère intégré du groupe eurotunnel lui permet aujourd'hui d'être un groupe performant qui emploie près de 4 000 personnes. Les salariés comme la direction du groupe redoutent une remise en cause du statut juridique unique de la liaison fixe transmanche, que les paquets ferroviaires européens ont un temps menacé. Très attaché au modèle intégré que représente eurotunnel, il souhaiterait connaître les raisons d'une telle décision susceptible de remettre en cause une position jusqu'alors constante du Gouvernement dans la défense de cette spécificité.

Texte de la réponse

Le tunnel sous la Manche est l'une des infrastructures les plus importantes et les plus emblématiques du réseau ferroviaire européen. Son importance pour les relations franco-britanniques mais aussi pour l'emploi dans le Pas-de-Calais est prise en compte de manière constante par le Gouvernement. Des raisons techniques ont conduit à proposer d'appliquer au tunnel sous la Manche le régime des réseaux comparables, qui visait à mettre en oeuvre des dispositions ponctuelles de droit commun du réseau ferré national, liées à la sécurité, tout en préservant l'organisation actuelle de la sécurité et du contrôle des opérations dans le tunnel. Eurotunnel a craint cependant que cette juxtaposition ne contribue pas à la lisibilité des règles applicables au tunnel. La question a donc été posée au Conseil d'État qui a répondu le 15 avril dernier en ne retenant pas l'application du nouveau régime. Le tunnel sous la Manche conserve donc sa spécificité parmi les tunnels ferroviaires les plus longs et les plus fréquentés au monde. C'est une infrastructure avec un très fort potentiel de développement économique mais aussi des problématiques très particulières de sûreté, qui justifient une attention de tous les acteurs.

Données clés

Auteur : [M. Yann Capet](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (7^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 87594

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [25 août 2015](#), page 6444

Réponse publiée au JO le : [30 août 2016](#), page 7806