

N° 173

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 novembre 2015

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le **Gouvernement de la République française** et le **Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord** (ensemble un règlement transférant la **compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux**, établissant les **principes de la coopération** entre ceux-ci et portant **établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche**, et une annexe),*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIUS,

ministre des affaires étrangères et du développement international

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le traité de Cantorbéry signé le 12 février 1986 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 transmanche, autorise la construction et l'exploitation du tunnel sous la Manche par des sociétés privées concessionnaires et donne délégation à une commission intergouvernementale (CIG) pour suivre au nom de la France et du Royaume-Uni l'ensemble des questions relatives à la construction et à l'exploitation de ce tunnel.

Son article 10 prévoit que la CIG doit notamment « *élaborer ou participer à l'élaboration de tout règlement applicable à la Liaison Fixe, y compris en matière maritime et d'environnement, et en assurer le suivi.* » C'est sur cette base que la CIG a procédé à la transposition des directives européennes impactant la liaison fixe transmanche.

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit d'une part, à son article 55, que la régulation économique du marché ferroviaire est exercée par un unique organisme de contrôle par Etat membre et d'autre part, à son article 29, que les Etats membres mettent en place un cadre de tarification applicable à un gestionnaire d'infrastructure.

La transposition de la directive 2012/34/UE nécessite donc l'abrogation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche du 23 juillet 2009 qui confie notamment dans son article 12 les compétences de régulation à la CIG alors qu'il existe déjà un régulateur en France, l'Agence de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et au Royaume-Uni, l'*Office of Rail and*

Road (ORR). Elle doit également être mise en œuvre par le biais de mesures de transposition en droit national.

L'objet du présent règlement binational est en conséquence d'abroger le précédent règlement binational du 23 juillet 2009 afin de transférer les compétences de régulateur de la CIG à l'ARAF et à l'ORR, de prévoir les procédures de coopération entre les deux régulateurs et de préciser dans son annexe un cadre de tarification binational s'imposant à l'intégralité de la concession de la liaison fixe transmanche.

Principales dispositions de l'accord, composé de huit articles et une annexe :

Préambule

Après avoir rappelé la base juridique du règlement binational, le préambule mentionne et résume les articles de la directive 2012/34/UE auxquels ce règlement se réfère dont l'article 26 qui enjoint aux États membres de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de « *commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale* ». Cet article, qui est l'un des fondements de l'autorisation des concessionnaires à moduler leurs prix en fonction du jour de la semaine ou de l'heure de la journée, se retrouve dans le projet de cadre de tarification (voir ci-dessous).

Le préambule signale ensuite les dispositions relatives à la mise en œuvre nationale qui ont été ou doivent être adoptées. Sans elles, le Royaume-Uni et la France se retrouveraient en infraction du fait de l'abrogation du règlement binational du 23 juillet 2009.

Enfin, le préambule met en exergue la disposition de la directive 2012/34/UE qui porte sur la coopération internationale entre les régulateurs et montre en quoi cette coopération internationale revêt une importance particulière dans le cas du tunnel sous la Manche. L'objectif est d'expliquer le contexte des dispositions du règlement sur ce point et, en particulier, les raisons de les traiter dans un acte binational plutôt que de les laisser aux deux législations nationales.

Article 1^{er}

Cet article transfère expressément les fonctions de régulation de la CIG aux régulateurs nationaux et précise que chacun est compétent pour la partie du tunnel située sur le territoire de l'Etat dont il relève.

Article 2

Le premier paragraphe de cet article énonce l'obligation pour la CIG de communiquer aux régulateurs nationaux toute l'information qu'elle a pu détenir dans l'exercice de ses fonctions de régulateur économique. Le second paragraphe précise que la CIG et les organismes de contrôle échangent les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Article 3

Cet article concerne la coopération entre les régulateurs économiques nationaux.

Il s'inspire largement du texte de l'article 57, paragraphes 2 et 3, de la directive 2012/34/UE, appelle les précisions suivantes :

Premièrement, les dispositions générales de la directive 2012/34/UE sur la coopération entre organes de régulation seront, en tout état de cause, transposées par les législations britannique et française. Il n'y a pas de raison pour que la majeure partie de cette législation ne s'applique pas au tunnel. Par conséquent, l'article 57 n'a pas besoin d'être reproduit en totalité dans le règlement binational.

Deuxièmement, la nature particulière du tunnel sous la Manche et des concessionnaires, - d'un point de vue matériel et administratif l'un et l'autre sont à cheval sur le territoire de deux Etats - exige des dispositions visant à renforcer l'obligation de coopération sans pour autant remettre en cause l'indépendance des régulateurs prévue par la directive 2012/34/UE. Pour cette raison, l'obligation d'« *étroite coopération* » ne se limite pas à l'objectif d'« *assistance mutuelle* », mentionné à l'article 57, paragraphe 2,

de la directive 2012/34/UE. C'est pourquoi l'article exige expressément des dispositions pratiques pour s'assurer, dans la mesure du possible, que les décisions des organismes de contrôle soient clairement concordantes sur l'ensemble de la Liaison Fixe.

Article 4

Cet article traite des autres fonctions de la CIG et de sa relation, dans ce cadre, avec les régulateurs économiques nationaux.

Il y est expressément précisé que la CIG conserve son rôle général, prévu à l'article 10 du Traité de Cantorbéry, de supervision *« au nom et pour le compte des deux gouvernements, de toutes les questions relatives à la construction et à l'exploitation du Tunnel »*.

Etant donné que la directive 2012/34/UE exige que les régulateurs économiques soient indépendants dans l'exercice de leurs fonctions, cet article prévoit explicitement que la CIG ne sera pas impliquée dans le processus de décision des organes de régulation. Ceci ne veut pas dire que la CIG et ses membres ne pourront pas être consultés par les organes de régulation, ni leur faire connaître leurs observations ou leur fournir des informations. De fait, comme mentionné ci-dessus, le second paragraphe de l'article 2 demande que les organes de régulation échangent leurs informations, et le deuxième paragraphe de l'article 3 leur permet explicitement de consulter la CIG sur toute question.

Article 5

Cet article clarifie le rôle des autorités juridictionnelles saisies d'un recours contre une décision prise par la CIG avant le transfert de sa compétence aux régulateurs nationaux.

Dans ce cadre, la mesure transitoire prévoit que la CIG continue de traiter l'ensemble des recours éventuels.

Article 6

Cet article introduit une annexe concernant le cadre de tarification et a pour objectif de transposer l'article 29 de la directive 2012/34/UE. Ce cadre de tarification s'appliquera sur l'ensemble de la concession.

Article 7

Cet article abroge le règlement binational du 23 juillet 2009 qui prévoit notamment que la CIG possède la compétence de régulation économique de la liaison fixe transmanche.

Article 8

Cet article prévoit les modalités d'entrée en vigueur du règlement dès la notification, par chaque gouvernement, de l'accomplissement des procédures internes requises.

Annexe au règlement binational : cadre de tarification

Article 1

Cet article est pris en application de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. Il prévoit notamment que les activités de navettes ne doivent pas être considérées comme des activités d'entreprise ferroviaire et sont donc exclues du cadre de tarification, conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 9, de la directive.

Article 2

L'article mentionne tout d'abord que les règles de tarification sont établies par le gestionnaire de l'infrastructure. Cette disposition est rendue directement nécessaire par l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

Il applique en outre l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE, en vertu duquel les États membres peuvent demander aux gestionnaires d'infrastructure d'équilibrer leurs comptes sans financement de l'État.

Ceci s'explique par le fait que le Traité de Cantorbéry et l'accord de concession exigent précisément que le tunnel soit financé sans recourir à des fonds publics.

Article 3

Cet article réitère les principes énoncés dans la législation européenne en la matière : équité, non-discrimination et transparence du cadre de tarification.

Article 4

Le premier paragraphe de cet article reprend l'article 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE sur le tarif minimum qui doit correspondre au coût directement encouru. Il s'inspire beaucoup de la formulation de cette disposition.

Le deuxième paragraphe reprend l'article 32, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE sur le recouvrement des coûts à long terme. Dans le cas du tunnel, la possibilité d'effectuer ce recouvrement est une question qui se pose avec une acuité particulière. La formulation s'inspire largement de celle de l'article, sans mentionner explicitement les conditions qu'il énonce (car elles sont considérées comme remplies dans le cas du tunnel), mais en les appliquant à la situation spécifique du tunnel – par exemple, en énonçant clairement qu'elles ne s'appliquent qu'aux « *activités ferroviaires* », et non aux navettes – et au contexte dans lequel le paragraphe est rédigé.

La directive 2012/34/UE ne comporte pas de définition des « *coûts à long terme* », et il est apparu nécessaire de procurer au gestionnaire de l'infrastructure et à ses clients un plus grand degré de certitude en

fournissant des éclaircissements sur ce que les Etats entendent par « *coûts à long terme* » pour ce qui concerne la liaison fixe transmanche.

Ainsi, il est précisé au paragraphe 3 que les coûts à long terme doivent être répartis sur toute la durée de la concession. Ce principe régit la politique de tarification actuelle du gestionnaire de l'infrastructure et garantit une certaine égalité de traitement entre les différents utilisateurs aux différents moments de la vie du tunnel. Il est aussi indiqué clairement que les États estiment que les tarifs pratiqués doivent permettre au gestionnaire d'infrastructure de faire face aux coûts relatifs au financement de l'investissement, y compris le coût de la dette et de son remboursement et une rémunération raisonnable du capital investi, ainsi que les coûts relatifs au fonctionnement, à la maintenance et au renouvellement de ces investissements. Ce principe est essentiel pour attirer l'investissement privé dans le cadre de grands projets d'infrastructure.

Le paragraphe 4 met en œuvre l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE relatif aux majorations. La raison pour laquelle il ne reproduit pas ce dernier (à l'exception de l'emploi du terme « *majorations* »), est qu'il n'a pas pour objectif de transposer cette disposition : cette transposition est laissée aux législations nationales. Il précise que le cadre de tarification n'interdit pas les majorations. Bien que les concessionnaires et les deux gouvernements soient actuellement d'accord pour estimer que les concessionnaires ne demandent pas et n'ont pas besoin de demander des majorations, la situation pourrait changer à l'avenir. Le paragraphe 4 autorise par conséquent que des majorations soient facturées, sans toutefois l'exiger.

Le paragraphe 5 prévoit que les redevances d'utilisation peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités ainsi que le prévoit l'article 31, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.

Les paragraphes 6 à 8 portent sur les réductions. Ils appliquent les articles 33, paragraphes 2 à 5, et 26 de la directive 2012/34/UE.

Article 5

Cet article décrit de façon plus détaillée comment le gestionnaire d'infrastructure doit calculer les redevances. En particulier, il contient des prescriptions sur la manière dont les coûts à long terme peuvent être recouverts, au moyen des redevances à répartir entre les utilisateurs du tunnel. L'article rappelle les principes généraux et exige que les concessionnaires tiennent compte de la manière dont les coûts à recouvrer sont liés aux activités des entreprises ferroviaires concernées.

L'article interdit également les doubles recouvrements.

Article 6

Afin de mettre en œuvre la disposition de l'article 30, paragraphe 8, de la directive 2012/34/UE, cet article exige expressément que le gestionnaire d'infrastructure mette en place une méthode d'imputation des coûts.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Le présent texte a pour objet d'étendre la compétence territoriale de l'ARAF jusqu'à la portion de la liaison fixe transmanche qui relève du territoire de la France. Ces compétences relevant du domaine législatif, l'accord devra donc être soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ensemble un règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, et une annexe), délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au règlement concernant la liaison fixe transmanche (ensemble un règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, et une annexe), signées à Paris le 18 et le 23 mars 2015, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 13 novembre 2015

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement
international

Signé : LAURENT FABIUS

A C C O R D

SOUS FORME D'ÉCHANGE DE LETTRES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD (ENSEMBLE UN RÈGLEMENT TRANSFÉRANT LA COMPÉTENCE DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE FERROVIAIRE DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AUX ORGANISMES DE CONTRÔLE NATIONAUX, ÉTABLISSANT LES PRINCIPES DE LA COOPÉRATION ENTRE CEUX-CI ET PORTANT ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DE TARIFICATION POUR LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE, ET UNE ANNEXE), SIGNÉES À PARIS LE 18 ET LE 23 MARS 2015

CHANNEL TUNNEL
INTERGOVERNMENTAL COMMISSION
Secretariat Office of Rail Regulation
1 Kemble Street
LONDON WC2B 4AN
Direct line: 020 7282 3962
Facsimile: 020 7282 2041

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
AU TUNNEL SOUS LA MANCHE
M.E.E.D.D.E.
Secrétariat général
au Tunnel sous la Manche
Tour Séquoia, place Carpeaux
92055 La Défense
Téléphone : 01.40.81.38.73
Télécopie : 01.40.81.78.79

18 mars 2015

Madame la chef de la délégation française à la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche,

A la suite des entretiens qui se sont déroulés entre des représentants de nos deux Etats au sujet de l'élaboration d'un projet de règlement de la CIG transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer de signer le règlement de la CIG susmentionné, tel qu'annexé à la présente lettre, par correspondance, et que ce règlement soit daté du jour de la dernière signature.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si ces dispositions recueillent l'agrément de votre gouvernement. Dans ce cas, la présente lettre et son annexe, signée par moi, ainsi que votre réponse, constitueront l'accord entre nos deux gouvernements sur le règlement de la CIG susmentionné. Ce règlement entrera en vigueur à compter du jour de la réception de la dernière notification de l'accomplissement des procédures internes requises à cette fin, conformément à son article 8,

Je vous prie d'agréer, Madame la chef de la délégation française, l'expression de ma considération très distinguée.

Christopher Irwin
Chef de la délégation
du Royaume-Uni

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
AU TUNNEL SOUS LA MANCHE
M.E.E.D.D.E.
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche
Tour Séquoia Place Carpeaux
92055 La Défense
Téléphone : 01.40.81.38.73
Télécopie : 01.40.81.78.79

CHANNEL TUNNEL
INTERGOVERNMENTAL COMMISSION
Secretariat
Office of Rail Regulation
One Kemble Street
LONDON WC2B 4AN
Direct line: 020 7282 3926

Facsimile: 020 7282 2041
Paris, le 23 mars 2015

Monsieur le Président de la
Commission intergouvernementale
au tunnel sous la Manche
et chef de la délégation du Royaume-Uni

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 18 mars 2014, libellé comme suit : « A la suite des entretiens qui se sont déroulés entre des représentants de nos deux Etats au sujet de l'élaboration d'un projet de règlement de la CIG transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, j'ai l'honneur, d'ordre de mon gouvernement, de vous proposer de signer le règlement de la CIG susmentionné, tel qu'annexé à la présente lettre, par correspondance, et que ce règlement soit daté du jour de la dernière signature.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si ces dispositions recueillent l'agrément de votre gouvernement. Dans ce cas, la présente lettre et son annexe, signée par moi, ainsi que votre réponse, constitueront l'accord entre nos deux gouvernements sur le règlement de la CIG susmentionné. Ce règlement entrera en vigueur à compter du jour de la réception de la dernière notification, conformément à son article 8. »

J'ai l'honneur de vous faire part de l'accord de la délégation française à la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche sur les dispositions qui précèdent.

Je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer l'assurance de toute ma considération.

Pascale Andreani
Chef de la délégation française
à la Commission intergouvernementale
au tunnel sous la Manche

Règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche

La Commission intergouvernementale mise en place pour suivre au nom des gouvernements de la France et du Royaume-Uni et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe (ci-après dénommée « la CIG ») ;

Vu le Traité entre la République française (ci-après dénommée « la France ») et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé « le Royaume-Uni ») 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 « le Traité de Cantorbéry ») et notamment ses articles 1^{er} et 10 ;

Vu la Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (ci-après dénommée « la Directive »), et notamment ses articles 26, 29, 32, 55, 56 et 57 ;

Considérant que, conformément à l'article 26 de la Directive, les Etats membres veillent à ce que les systèmes de tarification pour les entreprises ferroviaires permettent au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale ;

Considérant que, conformément à l'article 29 de la Directive, les Etats membres doivent mettre en place un cadre de tarification ;

Considérant que l'article 32.3 de la Directive s'applique à la liaison fixe transmanche ;

Considérant que l'article 55 de la Directive dispose que chaque Etat membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire, qui doit être une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante, sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée, tout en ayant la possibilité d'être rattachée, sur le plan organisationnel, à certaines entités mentionnées dans la Directive ;

Considérant que, d'ici à l'entrée en vigueur du présent règlement, la France et le Royaume-Uni auront adopté des dispositions pour transposer l'article 55 de la Directive ;

Considérant que, par conséquent, le règlement de la Commission intergouvernementale du 23 juillet 2009 concernant l'utilisation du Tunnel sous la Manche (ci-après dénommé « le règlement binational du 23 juillet 2009 ») doit être abrogé, et que les fonctions d'organisme de contrôle de la Liaison Fixe confiées à la CIG en vertu de la législation européenne doivent être transférées aux organismes de contrôle de la France et du Royaume-Uni ;

Considérant que les organismes de contrôle ont pour mission première d'assurer un accès équitable et non-discriminatoire aux réseaux et aux services ferroviaires et qu'en vertu de l'article 56 de la Directive ils sont notamment compétents pour traiter des recours concernant le document de référence du réseau, la procédure de répartition, le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation, les dispositions en matière d'accès, ainsi que l'accès aux services et leur tarification ;

Considérant que, conformément à l'article 57 de la Directive, les Etats membres veillent à ce que des modalités de collaboration soient mises en place entre les organismes de contrôle du secteur ferroviaire ; considérant que le caractère transfrontalier de la Liaison Fixe et l'existence d'un gestionnaire d'infrastructure unique exigent que soient mis en place des dispositifs efficaces pour s'assurer, dans toute la mesure du possible, que les décisions des organismes de contrôle soient clairement concordantes sur l'ensemble de la Liaison Fixe,

Adopte le règlement suivant :

Article 1^{er}

1. La fonction d'organisme de contrôle de la CIG est transférée aux organismes de contrôle établis en vertu de la législation européenne par la France et le Royaume-Uni (ci-après dénommés les « organismes de contrôle »).

2. Ces organismes de contrôle sont respectivement compétents sur la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l'Etat dont ils relèvent, déterminée conformément à l'article 3 du Traité de Cantorbéry.

Article 2

1. La CIG s'assure que toute information ou tout document qu'elle détient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du règlement binational du 23 juillet 2009 soient communiqués aux organismes de contrôle dans les meilleurs délais possibles après l'abrogation de ce règlement conformément à l'article 7.

2. La CIG et les organismes de contrôle échangent les informations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions respectives.

Article 3

1. Lorsqu'un recours concernant la liaison fixe transmanche est déposé devant l'un des organismes de contrôle, un recours correspondant doit également être déposé devant l'autre organisme. Le premier de ces recours n'est considéré comme valable que lorsque le second a été dûment déposé.

2. Les organismes de contrôle, dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la liaison fixe transmanche, prennent en compte la nécessité de se coordonner et d'adopter des décisions ou avis dont l'effet juridique et pratique est concordant sur l'ensemble de la Liaison Fixe.

3. A cette fin, les organismes de contrôle, dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la liaison fixe transmanche, coopèrent étroitement et coordonnent leurs processus de décision, y compris par la mise en place de procédures communes de travail efficaces. Afin d'assurer la sécurité juridique, ces procédures doivent permettre l'adoption de décisions ou d'avis concordants par les organismes de contrôle.

4. Les organismes de contrôle tiennent la CIG informée de leurs procédures communes de travail et les publient.

5. Lorsque, en dépit des procédures communes de travail susmentionnées, il semble probable que les organismes de contrôle vont adopter des décisions ou avis dont l'effet juridique et pratique n'est pas concordant sur l'ensemble de la liaison fixe transmanche, ils consultent toutes les parties intéressées, y compris la CIG, avant leur adoption.

6. Dans l'exercice de leurs fonctions concernant la liaison fixe transmanche, les organismes de contrôle se consultent mutuellement. Dans ce cas, ils s'échangent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit d'exiger en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins de l'affaire pour laquelle les informations ont été fournies au titre du présent alinéa.

Article 4

1. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de l'article 10 (1) du Traité de Cantorbéry conférant pour fonction à la CIG de suivre l'ensemble des questions liées à l'exploitation de la Liaison Fixe, au nom des Gouvernements de la France et du Royaume-Uni et par délégation de ceux-ci. La CIG exerce cette fonction dans le respect de l'indépendance des organismes de contrôle compétents et n'interfère pas dans leur processus de décision.

2. Dans ce cadre, les organismes de contrôle peuvent consulter la CIG, et la CIG peut leur présenter des observations, sur toute question et à tout point de ce processus.

Article 5

Dans l'hypothèse où, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, une décision prise par la CIG, dans l'exercice de ses fonctions au titre du règlement binational du 23 juillet 2009, fait ou est susceptible de faire l'objet d'un recours juridictionnel, les autorités juridictionnelles saisies demeurent compétentes pour en connaître, dans les conditions énoncées à l'article 76 du règlement de la CIG du 24 janvier 2007 concernant la sécurité de la liaison fixe transmanche.

Article 6

Le cadre de tarification mis en place pour la liaison fixe transmanche en vertu de l'article 29 de la Directive est défini à l'annexe du présent règlement.

Article 7

Le règlement binational du 23 juillet 2009 est abrogé.

Article 8

Chaque gouvernement notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises, en ce qui le concerne, pour l'entrée en vigueur du présent règlement. Celui-ci prend effet à compter du jour de la réception de la dernière notification.

Fait par la Commission intergouvernementale le 23 mars 2015 en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

*Le chef de la délégation
britannique à la CIG*

*Le chef de la délégation
française à la CIG*

A N N E X E

CADRE DE TARIFICATION DE LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE

Article 1^{er}

Introduction

1. L'objectif du présent cadre de tarification est de définir le régime applicable à la détermination, par le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe transmanche, des redevances d'utilisation de l'infrastructure, conformément à l'article 29.1 de la Directive 2012/34 UE (ci-après dénommée « la Directive »). Toute redevance perçue par le gestionnaire de l'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires doit être déterminée et perçue conformément au présent cadre de tarification.

2. Conformément à l'article 2.9 de la Directive, les opérations de transport sous forme de services de navettes pour véhicules routiers à travers la liaison fixe transmanche ne sont pas soumises au présent cadre de tarification et, aux fins de ce cadre, ne sont pas couvertes par les expressions « activités ferroviaires » et « services ferroviaires ».

3. Sauf si le contexte exige une interprétation différente, les termes utilisés dans le présent cadre de tarification ont le même sens que ceux utilisés dans la Directive.

Article 2

Règles de tarification

1. Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de l'établissement et de la mise en œuvre des règles de tarification applicables à l'infrastructure ferroviaire de la liaison fixe transmanche.

2. Conformément au Traité de Cantorbéry, la liaison fixe transmanche est financée sans qu'il soit fait appel à des fonds des Gouvernements ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale.

Article 3

Principes généraux

Dans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire de l'infrastructure doit constamment s'assurer de la transparence et du caractère équitable et non discriminatoire des redevances.

Article 4

Redevances d'accès

1. Les redevances sont au moins équivalentes au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées que le coût directement imputable à l'exploitation de chaque service ferroviaire, fondées sur les coûts à long terme du projet de la liaison fixe transmanche relatifs aux activités ferroviaires.

3. Ces coûts à long terme sont recouverts sur la durée de l'Accord de Concession. Ces coûts comprennent les coûts relatifs au financement de tout investissement qui remplit les critères fixés à l'article 32.3 de la Directive, entrepris par le gestionnaire de l'infrastructure en relation avec les activités ferroviaires, y compris le coût de la dette et de son remboursement et une rémunération raisonnable du capital investi, ainsi que les coûts relatifs au fonctionnement, à la maintenance et au renouvellement de ces investissements.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure est également autorisé à percevoir des majorations sous réserve que les conditions prévues par l'article 32.1 de la Directive soient remplies.

5. Les redevances perçues au titre du recouvrement du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités pendant les périodes de saturation.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également instaurer des systèmes de réductions s'adressant à toutes les entreprises ferroviaires utilisant la liaison fixe transmanche et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également consentir des réductions afin de favoriser l'utilisation de sillons considérablement sous-utilisés. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

7. Les réductions susmentionnées peuvent, notamment, inclure des variations des redevances dues par les entreprises ferroviaires en fonction des périodes d'utilisation afin d'encourager un usage optimal de l'infrastructure en termes de sillons, de vitesse ou d'horaires.

8. Dans le cas où le gestionnaire de l'infrastructure décide d'accorder des réductions ou de faire varier les redevances, il doit s'assurer que la description détaillée de ces réductions et variations figure dans le document de référence du réseau.

Article 5

Calcul des redevances d'accès

1. Le gestionnaire de l'infrastructure détermine le montant des redevances pour l'utilisation de la liaison fixe transmanche par les services ferroviaires.

2. Ce faisant le gestionnaire de l'infrastructure respecte les principes de non-discrimination, de transparence et d'équité, et tient compte de la manière dont les coûts à recouvrer sont liés aux activités des entreprises ferroviaires concernées.

3. Aucune partie des coûts ne peut être recouvrée plus d'une fois.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure détermine les conditions de paiement, de remboursement ou de dispense dans le cas où une réservation de capacité est annulée et peut être réattribuée à une autre entreprise ferroviaire.

Article 6

Méthode d'imputation des coûts

Le gestionnaire de l'infrastructure élabore et publie une méthode d'imputation des coûts équitable, transparente, non discriminatoire et conforme aux principes établis dans le présent cadre de tarification. Il met à jour cette méthode en tant que de besoin.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et du développement international

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ensemble un règlement transférant la compétence de régulation économique ferroviaire de la Commission intergouvernementale aux organismes de contrôle nationaux, établissant les principes de la coopération entre ceux-ci et portant établissement d'un cadre de tarification pour la liaison fixe transmanche, et une annexe)

NOR : MAEJ1522843L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'Accord

Les éléments de contexte

Le tunnel sous la Manche est régi par une concession quadripartite (expirant en 2086) conclue le 14 mars 1986 entre les gouvernements de la France et du Royaume-Uni et le groupe Eurotunnel (les « Concessionnaires » France Manche et Channel Tunnel Group), gestionnaire d'infrastructure. La Commission intergouvernementale (CIG), créée par le Traité de Cantorbéry du 12 février 1986¹, est chargée, conformément à son article 10, de « suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ». A ce titre, elle élabore ou participe à l'élaboration de la réglementation applicable à la concession et peut ainsi contribuer à l'adoption de règlements binationaux qui s'apparentent formellement à des accords bilatéraux entre les deux États concédants.

¹ http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-fr/le-tunnel-sous-la-manche/Traite-Cantorbery-FR.pdf?bcsi_scan_76859af71b923077=K3XJKFvBK9v07E0QNC6nZVIGRcE+AAAAbpMZha==:1&bcsi_scan_96404f7f6439614d=ex/35E0Ubdbsr3xugluJgeRBkgY+AAAAJaX/hQ==&bcsi_scan_filename=Traite-Cantorbery-FR.pdf

Le 23 juillet 2009 a ainsi été adopté le règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche² en vue de transposer les directives du premier paquet ferroviaire (notamment les directives³ 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 du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires, la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité et la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire). Aux termes de l'article 12 du règlement de 2009, les compétences d'organisme de contrôle en ce qui concerne la régulation économique du tunnel sous la Manche sont confiées à la CIG qui est ainsi habilitée à connaître de tout recours intenté par une entreprise ferroviaire contre les décisions prises par les concessionnaires, gestionnaires d'infrastructure.

La France et le Royaume-Uni ont reçu, le 20 juin 2013, un avis motivé de la Commission européenne sur la transposition du premier paquet ferroviaire dans le tunnel sous la Manche. Dans cette procédure précontentieuse opposant la Commission européenne aux deux États, l'un des griefs soulevé par la Commission portait précisément sur la nature de l'entité en charge de la régulation économique de la liaison fixe transmanche, la CIG.

Selon la Commission européenne, la CIG n'était pas l'organisme de contrôle adapté pour suivre ces questions (notamment, elle n'avait pas le pouvoir d'initier un contrôle dans la sphère économique) et ne présentait pas les garanties d'indépendance requises. Aux termes d'un compromis longuement négocié, les deux États se sont engagés à supprimer le rôle d'organisme de contrôle de la CIG et à le transférer aux deux régulateurs nationaux.

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen⁴ prévoit, d'une part, dans son article 55, que la régulation économique du marché ferroviaire soit exercée par un unique organisme de contrôle par État membre et, d'autre part, dans son article 29, que les États membres élaborent un cadre de tarification applicable à un gestionnaire d'infrastructure, ce que la France et le Royaume-Uni n'avaient pas fait jusqu'à présent.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaire (ARAF) deviendra ainsi compétente pour la partie française du tunnel, et l'*Office of Rail and Road* (ORR) pour la partie britannique (cette répartition géographique est fixée à l'article 3 du traité de Cantorbéry)⁵. Ces organismes seront notamment chargés de vérifier la conformité des redevances d'accès au tunnel et d'arbitrer d'éventuels recours sur l'attribution des sillons aux entreprises ferroviaires.

² <http://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2010/1/7/MAEJ0931607D/jo/texte>

³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:220:0016:0039:fr:PDF>
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2001.075.01.0029.01.FRA
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0044:0050:FR:PDF>

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:FR:PDF>

⁵ Article 3 du Traité de Cantorbéry « Pour toutes les questions relatives à la Liaison Fixe, la frontière entre la France et le Royaume-Uni est la projection verticale de la ligne définie dans l'Accord signé à Londres le 24 juin 1982, relatif à la délimitation du plateau continental à l'Est de la longitude 34 minutes Ouest du méridien de Greenwich ; les États concernés exercent leur juridiction en conséquence (..) »

La transposition de la directive 2012/34/UE nécessite l'abrogation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche du 23 juillet 2009 qui prévoit notamment, dans son article 12, de confier les compétences de régulation à la CIG.

Les objectifs du règlement binational

L'objet du présent règlement binational, signé le 23 mars 2015 à Paris par les deux chefs de délégation française et britannique à la CIG, consiste à abroger le précédent règlement binational du 23 juillet 2009 et poursuit trois objectifs distincts :

- d'une part, il transfère les compétences de régulateur de la CIG à l'ARAF en France et à l'ORR au Royaume-Uni afin de se conformer à la législation européenne ;
- d'autre part, il précise les procédures de coopération applicables entre ces deux organismes et leur relation avec la CIG. La liaison fixe transmanche est soumise à un régime juridique unitaire, en adéquation avec ses caractéristiques structurelles et organisationnelles (une infrastructure unique, gérée par un seul gestionnaire d'infrastructure), et il a été jugé opportun de limiter, autant que faire se peut, les conséquences éventuelles, tant aux plans économique que juridique, qu'aurait l'exercice de la compétence de deux régulateurs nationaux indépendants à l'égard des mêmes opérateurs et gestionnaires d'infrastructure avec le risque d'avis ou décisions divergents. L'ARAF et l'ORR devront donc communiquer entre elles sur les procédures en cours et coordonner leur processus de décision dans le cadre de procédures de travail communes (article 3 du règlement). A ce titre, ils ont adopté le 16 mars 2015 un accord de coopération. L'ARAF et l'ORR pourront également consulter à toutes fins utiles la CIG qui leur communiquera tout document ou information nécessaires à l'exercice de leurs fonctions (articles 2 et 3 du règlement) ;
- le règlement comporte enfin en annexe un cadre de tarification qui définit dans ses six articles, conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, le régime applicable à la détermination, par le gestionnaire de l'infrastructure, des redevances d'utilisation de l'infrastructure, en ce qui concerne les règles de tarification, principes généraux, redevances d'accès et méthode d'imputation des coûts applicables à la liaison fixe transmanche.

II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'Accord

Aucune conséquence notable en matière sociale, environnementale ou concernant l'égalité entre les hommes et les femmes n'est attendue de la mise en œuvre du présent règlement binational. En revanche, des conséquences économiques, juridiques, administratives et, dans une moindre mesure, financières, méritent d'être soulignées.

- Conséquences économiques

La directive 2012/34/UE vise à améliorer l'accès des entreprises ferroviaires au réseau ferroviaire afin de favoriser l'activité économique par le biais, notamment, d'une régulation de la politique tarifaire des gestionnaires d'infrastructure tel qu'Eurotunnel.

La régulation économique devra être transférée de la CIG vers l'ARAF en France et l'ORR au Royaume-Uni. Ces deux organismes de régulation économique, indépendants et garants de l'application de la réglementation européenne, se fonderont sur l'annexe du règlement relatif au cadre de tarification pour contrôler la tarification élaborée par Eurotunnel.

- Conséquences juridiques

Articulation avec le droit interne

L'article 38 de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire⁶ habilite le gouvernement, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de ladite loi, à achever la transposition de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen par ordonnance. L'ordonnance du 15 juillet 2015⁷ portant réforme ferroviaire a été prise en application de ces dispositions et achève en droit français la transposition de la directive 2012/34/UE.

Le règlement binational, en abrogeant le règlement binational de 2009 qui prévoit la compétence de la CIG sur l'ensemble du tunnel sous la Manche et en étendant le champ de compétence territoriale de l'ARAF à la partie française du tunnel sous la Manche, s'articule avec la modification du code des transports prévue au 3° de l'article 7 de l'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015. Cet article supprimera, à la date d'abrogation du règlement binational de 2009, la disposition de l'article L.2131-5⁸ du code des transports qui restreint la compétence territoriale de l'ARAF « sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par 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, signé le 12 février 1986. ».

Il conduit ainsi à une unification du régime juridique en matière de régulation économique des transports ferroviaires sur l'ensemble du réseau ferroviaire tel que défini à l'article L.2122-1 du code des transports⁹.

De plus, le règlement binational de 2009 transposait à la liaison fixe transmanche l'ensemble des dispositions relatives à l'accès au réseau, des directives européennes du premier paquet ferroviaire (directive 91/440/CE du Conseil, du 29 juillet 1991¹⁰, relative au développement de chemins de fer communautaires, modifiée par la directive 2001/12/CE du 26 février 2001¹¹). Ces dispositions sont reprises dans les deux droits nationaux de la France et du Royaume-Uni. Le droit commun en matière d'accès au réseau s'appliquera donc à la liaison fixe transmanche.

Articulation avec le droit européen

La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen a été adoptée le 21 novembre 2012 et refond les trois paquets ferroviaires successifs adoptés en 2001, 2004 et 2007. L'article 64 de la directive impose aux États membres d'avoir transposé au plus tard le 16 juin 2015 la directive ainsi que de s'y être conformés.

⁶ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029330511&categorieLien=id>

⁷ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030889687&categorieLien=id>

⁸ Article L2131-5 - L'Autorité de régulation des activités ferroviaires est compétente pour le réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, sous réserve des pouvoirs dévolus à la Commission intergouvernementale instituée par 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, signé le 12 février 1986.

⁹

<http://legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006072050&idArticle=LEGIARTI000006901582&dateTexte=&categorieLien=cid=cid>

¹⁰ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.1991.237.01.0025.01.FRA

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32001L0012>

Le règlement binational transpose, pour la liaison fixe transmanche, une partie de la directive 2012/34/UE. En particulier, la directive prévoyant que les organismes de contrôle nationaux doivent être seuls à exercer leurs compétences sur le territoire national des États membres, la CIG et l'ARAF ne pouvaient continuer à coexister en tant que régulateurs économiques de la partie française du tunnel sous la Manche sur le territoire français.

En ce qui concerne le cadre de tarification, annexé au projet de règlement, il traduit les exigences de la directive 2012/34/UE de la manière qui est apparue la plus appropriée pour l'ouvrage spécifique que constitue le tunnel sous la Manche.

Articulation avec le droit international

Le règlement binational n'affecte pas le contenu du Traité de Cantorbéry ou celui de la Concession quadripartite dans la mesure où la compétence d'organisme de contrôle qu'il vise à transférer aux organismes nationaux avait été confiée à la CIG non par ces instruments mais par le règlement binational de 2009 qui sera abrogé.

- Conséquences administratives

La CIG transférera sa compétence de régulation économique tout en conservant une compétence générale de supervision des activités liées à la concession de la liaison fixe transmanche conformément à l'article 10 du Traité de Cantorbéry.

Ce transfert, rendu obligatoire par la directive 2012/34/UE, scinde la régulation économique entre l'ARAF du côté français et l'ORR du côté britannique. Les risques d'élaboration de doctrines divergentes entre l'ORR et l'ARAF, inhérents à l'organisation mise en place par la directive, ont bien été identifiés par les deux États qui ont apporté une réponse, en imposant aux régulateurs de mettre en place un cadre de coopération (évoqué ci-dessus). Signé le 16 mars 2015 à Paris, l'accord de coopération entre l'ARAF et l'ORR¹², même s'il ne les supprime pas totalement, limite fortement les risques de décisions ou avis divergents, préjudiciables tant à la sécurité juridique qu'aux impératifs économiques.

Ce cadre de coopération pourrait toutefois être amené à évoluer dans le contexte de la création de l'ARAFER (qui étend les compétences de l'ARAF actuelle au réseau routier). Le financement de l'ARAF pourra devoir être reconsidéré le cas échéant.

L'ARAF devra consacrer une partie du temps de certains de ses agents au tunnel sous la Manche, ce qu'elle a déjà commencé à faire et ce qui est tout à fait possible dans le cadre de son plafond d'emplois actuel.

- Conséquences financières

Le transfert de la compétence de régulation de la CIG à l'ARAF n'entraîne pas de conséquence financière pour l'administration. Ce transfert est également neutre pour le groupe Eurotunnel puisque le financement de l'ARAF est assuré par les contributions des entreprises ferroviaires qui empruntent le réseau ferroviaire.

Pour les entreprises ferroviaires circulant dans le tunnel sous la Manche, l'ARAF pourrait théoriquement prélever une taxe supplémentaire, mais il n'est pas prévu que l'ARAF le fasse dans la mesure où cela représenterait des sommes très faibles et que ces mêmes entreprises payent déjà pour circuler sur le réseau ferré national.

¹² <http://regulation-ferroviaire.fr/wp-content/uploads/2015/03/Accord-de-coope%CC%81ration-FR.pdf>

Par ailleurs, le cadre de tarification a été élaboré dans le respect des politiques tarifaires pratiquées actuellement par Eurotunnel ; celles-ci ne devraient donc pas être remises en question par ce texte ni avoir de conséquences sur l'équilibre financier du groupe. Il permettra toutefois de garantir à l'ensemble des entreprises ferroviaires une tarification non discriminatoire entre elles.

III – Historique des négociations

Les négociations avec le Royaume-Uni ont été engagées à compter du mois de mai 2014.

Plusieurs versions ont été échangées jusqu'au mois de juillet 2014 où, lors de la CIG du 23 juillet, une version a été validée par les deux délégations. Cette version a été transmise pour consultation aux concessionnaires le 28 juillet 2014, conformément à l'article 27.4 de l'accord de concession entre les deux États et les deux concessionnaires.

IV – État des signatures et ratifications

Le règlement binational a été conclu par échange de lettres signées le 18 mars 2015 par Christopher Irwin et le 23 mars 2015 par Pascale Andréani, respectivement, chef de la délégation du Royaume-Uni et chef de la délégation française à la CIG.

Le règlement binational entrera en vigueur à la réception de la dernière notification de l'accomplissement des procédures internes requises par chaque État.

Le Royaume-Uni a notifié l'achèvement de ses procédures internes de ratification de l'accord le 25 septembre 2015.

V - Déclarations ou réserves

Sans objet.