

**REGLEMENT**  
**DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'UTILISATION DU TUNNEL**  
**SOUS LA MANCHE**

La Commission intergouvernementale,

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 transmanche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (le Traité), et notamment ses articles 1 et 10 ;

Vu la directive 91/440/CEE du Conseil en date du 29 juillet 1991, modifiée par les directives 2001/12/CE du 26 février 2001 et 2004/51/CE du 29 avril 2004 du Parlement européen et du Conseil, 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006 et 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relative au développement de chemins de fer communautaires et, notamment, son article 10.3 ;

Vu la directive 95/18/CE du Conseil en date du 19 juin 1995 modifiée par les directives 2001/13/CE du 26 février 2001 et 2004/49/CE du 29 avril 2004, du Parlement européen et du Conseil, concernant les licences des entreprises ferroviaires ;

Vu la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001, modifiée par les directives 2004/49/CE du 29 avril 2004 et 2007/58/CE du 23 octobre 2007, du Parlement européen et du Conseil, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire et notamment son article 8.2 qui dispose que, pour des projets d'investissement spécifiques, le gestionnaire d'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées basées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement ou la rentabilité qui, dans le cas contraire, n'auraient pas pu être mis en œuvre ;

Vu le règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé à Londres le 24 janvier 2007 ;

Vu la Concession quadripartite (la Concession), conclue le 14 mars 1986, entre d'une part le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Royaume Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord (les Concédants) et, d'autre part, France Manche SA et the Channel Tunnel Group Limited (les Concessionnaires) ;

Considérant le caractère spécifique de l'investissement réalisé pour assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation, depuis 1994, du tunnel sous la Manche,  
arrête le règlement suivant :

Article 1

*Objet*

Le présent règlement s'applique à l'utilisation des parties de la Liaison Fixe transmanche nécessaires pour la prestation :

- de services de transport internationaux de voyageurs,
  - de services de transports combinés internationaux de marchandises, et
  - de services de fret internationaux par des entreprises ferroviaires,
- conformément aux directives susvisées.

Article 2

*Définitions*

Les termes « Concession » et « Concessionnaires » ont les mêmes significations que celles données à l'article 1 du Traité.

Le terme « Section Commune » désigne la partie des installations de la Liaison Fixe qui est habituellement utilisée par tous les types de trains pour assurer les services décrits à l'article 1.

« La Commission intergouvernementale » désigne la Commission intergouvernementale, créée par l'article 10 du Traité, chargée 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.

Les expressions utilisées dans ce règlement ont la même signification que celles qui figurent dans les directives susvisées.

### Article 3

#### *Droit d'accès*

3.1. Les entreprises ferroviaires établies ou qui s'établiront dans un Etat membre disposent, à des conditions équitables et non discriminatoires, d'un droit d'accès à travers la Section Commune, aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises, de services de fret internationaux ou, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, de services de transports internationaux de voyageurs.

3.2. Le droit d'accès à la Section Commune comprend, pour toute entreprise ferroviaire, le droit aux prestations minimales suivantes :

- le traitement de ses demandes de capacités d'infrastructure ;
- le droit d'utiliser les capacités qui lui sont attribuées ;
- l'utilisation des branchements et aiguilles de la Section Commune ;
- la régulation de la circulation des trains comprenant la signalisation, la régulation, la gestion des circulations, la communication, et
- la fourniture d'informations concernant la circulation des trains ainsi que toute autre information nécessaire à la mise en oeuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités lui ont été attribuées.

3.3. Le droit d'accès à la Section Commune comporte également :

- l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction ;
- l'accès à toute installation, destinée à l'accueil du fret des entreprises ferroviaires, dont les deux Gouvernements conviennent, conformément à l'article 1.2 du Traité, qu'elle fait partie de la Liaison Fixe ;
- le service de manœuvre en cas de panne technique ;
- l'accès aux voies d'urgence en cas d'incident.

### Article 4

#### *Gestion de l'infrastructure*

Sous réserve des dispositions des articles 9.2 et 11.3, les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe. Les Concessionnaires tiennent et publient, de façon séparée, les bilans et les comptes de pertes et profits pour les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire d'une part, et pour celles relatives à la fourniture de services de transport par les entreprises ferroviaires, d'autre part. Toute aide publique éventuelle qui pourrait être versée à l'une de ces deux activités ne peut être transférée à l'autre et les comptes relatifs aux deux activités sont tenus de façon à refléter cette interdiction.

### Article 5

#### *Document de référence du réseau pour la Liaison Fixe*

5.1. Les Concessionnaires établissent, publient, tiennent à jour et, le cas échéant, modifient un document de référence du réseau pour la Liaison Fixe (le Document de référence du réseau) conformément aux dispositions de l'article 3 et de l'annexe I de la directive 2001/14/CE susvisée. Ils communiquent, en temps utile, aux entreprises ferroviaires effectuant des services à travers la Liaison Fixe, les modifications de la qualité ou de la capacité de cette infrastructure.

5.2. Le Document de référence du réseau contient l'ensemble des informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès à l'intérieur de la Liaison Fixe et notamment :

(a) une présentation des caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et des conditions d'accès à la Liaison Fixe ;  
 (b) les principes et critères de répartition des capacités d'infrastructure, exposant les caractéristiques générales de l'infrastructure et les restrictions éventuelles d'utilisation notamment pour les opérations d'entretien ;  
 (c) les délais et modalités de présentation et d'instruction des demandes d'attribution des capacités, et en particulier :

- (i) les procédures auxquelles sont soumis les demandeurs pour demander les capacités d'infrastructure au gestionnaire,
- (ii) les exigences relatives aux demandeurs,
- (iii) le calendrier pour le dépôt des demandes et leur instruction,
- (iv) les principes relatifs à la procédure de coordination,
- (v) les procédures à suivre et les critères utilisés lorsque l'infrastructure est saturée,
- (vi) le détail des restrictions d'utilisation des infrastructures, et
- (vii) toutes conditions concernant les niveaux d'utilisation antérieure qui sont prises en compte pour déterminer les priorités dans la répartition des capacités.

(d) les principes de tarification et les tarifs ; et

(e) les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services internationaux de fret, sans préjudice des autres services internationaux, et des demandes soumises à la procédure *ad hoc*.

5.3. Les Concessionnaires consultent toutes les parties intéressées, y compris la Commission intergouvernementale, sur le projet de Document de référence du réseau, en leur accordant un délai raisonnable pour répondre.

5.4. Les Concessionnaires arrêtent le Document de référence du réseau et le rendent public, par tout moyen approprié, au plus tard quatre mois avant la date limite annuelle pour l'introduction des demandes de capacités d'infrastructure.

5.5. Le Document de référence du réseau est mis à jour, en tant que de besoin, selon la même procédure.

## Article 6

### *Exercice du droit d'accès*

Une entreprise ferroviaire ne peut exercer le droit d'accès que si :

(a) elle dispose de la licence prévue par la directive 95/18/CE telle que modifiée par l'article 1 de la directive 2001/13/CE et l'article 29 de la directive 2004/49/CE, et satisfait aux prescriptions des législations et des réglementations nationales, ainsi qu'aux réglementations des Concessionnaires approuvées par la Commission Intergouvernementale et aux dispositions en matière de sûreté édictées par les gouvernements ;

(b) elle est suffisamment assurée pour exploiter des services à travers la Liaison Fixe, ou a pris des dispositions équivalentes, en application des législations nationales et internationales, pour couvrir sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard de ses clients, des Concessionnaires de la Liaison Fixe et d'autres tiers ;

(c) elle détient un certificat de sécurité en cours de validité, conformément à l'article 39 du règlement de la Commission intergouvernementale du 24 janvier 2007 qui transpose la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ;

(d) remplissant les trois conditions susmentionnées, elle a conclu un accord avec les Concessionnaires. Cet accord définit les droits et obligations des parties dans les conditions fixées à l'article 7.

## Article 7

### *Nature et contenu des accords*

7.1. Les conditions régissant les accords prévus à l'article 6 (d) doivent être non discriminatoires conformément à l'article 10.5 de la directive 91/440/CEE modifiée par l'article 1 de la directive 2001/12/CE et la directive 2004/51/CE.

7.2. Les accords prévus à l'article 6 (d) doivent comporter :

- les dispositions administratives, techniques et financières permettant de garantir en permanence le respect des conditions énoncées aux points (a) à (c) de l'article 6 ci-dessus,
- les dispositions relatives à l'attribution de sillons sur la Section Commune, en application de la procédure prévue à l'article 9,
- les dispositions relatives aux redevances en application des règles fixées à l'article 11.

## Article 8

### *Accords-cadres*

8.1. Les Concessionnaires peuvent conclure avec toute entreprise ferroviaire ou tout regroupement international un accord-cadre pluriannuel dont l'objet est de préciser les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire requises par l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international ainsi que celles qui leur sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service. L'accord-cadre ne définit pas le ou les sillons de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes de l'entreprise ferroviaire ou du regroupement international.

8.2. Un accord-cadre est conclu en principe pour une période de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée initiale. Les Concessionnaires peuvent accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

8.3. Les accords-cadres peuvent être d'une durée de quinze ans pour les services utilisant une infrastructure spécialisée désignée conformément à l'article 24 de la Directive 2001/14/CE et qui nécessitent un investissement important et à long terme, dûment justifié par l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international. Une durée supérieure à quinze ans n'est possible que dans des cas exceptionnels, en particulier lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme qui font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement. Dans de tels cas, l'entreprise ferroviaire ou le regroupement international peuvent demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités – notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons – qui sont mises à leur disposition pour la durée de l'accord-cadre. Les Concessionnaires peuvent réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil fixé dans le Document de référence du réseau, conformément à l'article 9.5 (c).

8.4. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de la Liaison Fixe par d'autres entreprises ou services ferroviaires.

8.5. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de la Liaison Fixe.

8.6. L'accord-cadre peut prévoir des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.

8.7. Tout en respectant la confidentialité des données à caractère commercial, les dispositions générales de chaque accord cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

## Article 9

### *Procédure d'attribution des sillons*

9.1. Les Concessionnaires mettent en place un organisme de répartition des capacités d'infrastructure sur la Liaison Fixe. L'organisme de répartition est garant du caractère équitable et non discriminatoire de la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et de sa conformité à la réglementation communautaire. Il respecte la confidentialité des informations à caractère commercial qui lui sont communiquées dans le cadre de cette fonction. Sous réserve des dispositions de l'article 9.2, les Concessionnaires, en tant que gestionnaires d'infrastructure, remplissent le rôle d'organisme de répartition.

9.2. L'organisme de répartition établi conformément à l'article 9.1 est indépendant de toute entreprise ferroviaire d'un point de vue juridique, organisationnel ou décisionnel.

9.3. Les demandes de sillons sont adressées soit à l'organisme de répartition, soit à un autre gestionnaire d'infrastructure concerné, soit à toute instance commune instituée à cet effet par les gestionnaires d'infrastructure. Les demandes de sillons sont présentées par l'entreprise ferroviaire ou le regroupement

international dans les conditions et selon les modalités prévues dans le Document de référence du réseau, complétées, en cas d'accord-cadre et, le cas échéant, par les stipulations de cet accord. L'organisme de répartition respecte les exigences définies à l'article 18 de la Directive 2001/14/CE :

(a) le droit d'utiliser une capacité d'infrastructure sous forme d'un sillon peut être accordé pour une période maximale d'un horaire de service. Toute partie à un accord-cadre doit demander une capacité d'infrastructure conformément aux termes de cet accord-cadre. Une fois attribuée à une entreprise ferroviaire par l'organisme de répartition, la capacité d'infrastructure ne peut être transférée par son détenteur à une autre entreprise ou service. Toute transaction commerciale relative à une capacité d'infrastructure est interdite et entraîne pour l'entreprise ferroviaire son exclusion de toute répartition ultérieure de capacité. L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un regroupement international n'est pas considérée comme un transfert ;

(b) l'organisme de répartition procède à l'instruction des demandes de capacités d'infrastructure dans les conditions et délais fixés dans le Document de référence du réseau. Il tient compte des capacités nécessaires pour la maintenance, la rénovation et l'amélioration des infrastructures. Il s'efforce, dans toute la mesure du possible, de satisfaire l'ensemble des demandes formulées. Lorsque certaines demandes sont incompatibles entre elles, l'organisme de répartition a le droit de proposer des sillons différents de ceux qui ont été demandés ; il doit, dans ces conditions, motiver sa proposition. L'organisme de répartition s'efforce, par le biais de consultations avec les demandeurs concernés, de résoudre les conflits éventuels ;

(c) à l'issue de l'instruction, l'organisme de répartition établit un projet d'horaire de service qu'il communique à toutes les parties intéressées. Les parties intéressées disposent d'un délai d'un mois au moins pour présenter leurs observations. Ce délai expiré, l'organisme de répartition prend les dispositions appropriées pour traiter les remarques faites et arrête ensuite l'horaire de service définitif et le rend public ;

(d) sans préjudice des dispositions de l'article 12, en cas de litige relatif à la répartition des capacités d'infrastructure, l'organisme de répartition met en place un processus de règlement des litiges de façon à résoudre ces litiges rapidement. Ce processus est décrit dans le Document de référence du réseau et, lorsqu'il est appliqué, une décision doit être prise dans un délai de dix jours ouvrables ;

(e) des demandes de sillons peuvent être présentées après la publication de l'horaire de service et pour la durée restant à courir de cet horaire. Des demandes *ad hoc* de sillons individuels peuvent également être présentées à tout moment pendant la période de validité de l'horaire de service en cours. L'organisme de répartition répond à ces demandes *ad hoc* le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de cinq jours ouvrables. Toute information sur les capacités disponibles doit être délivrée aux entreprises ferroviaires et aux regroupements internationaux qui souhaiteraient en bénéficier.

9.4. L'organisme de répartition est tenu de motiver tout refus d'attribution d'un sillon demandé.

9.5. L'organisme de répartition peut, en en donnant les raisons, supprimer ou modifier les sillons attribués :

(a) pour permettre des travaux d'entretien non prévus de l'infrastructure ferroviaire ;

(b) pour accorder, à la demande de la Commission intergouvernementale, de l'un ou l'autre des Concedants ou des deux Concedants agissant conjointement, la priorité à des transports nécessaires aux besoins de la défense ;

(c) pour assurer une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire lorsque l'usage du sillon a été inférieur, sur une période d'au moins un mois, à un seuil défini dans le Document de référence du réseau.

La décision de modification ou de suppression est précédée d'un préavis de quinze jours adressé au bénéficiaire des sillons en cause et d'une concertation avec les entreprises ferroviaires intéressées. L'organisme de répartition doit indiquer la durée de la modification ou de la suppression. Dans le cas mentionné au (c), la durée de la modification ou de la suppression peut avoir un caractère définitif, pour toute la durée de l'horaire de service.

Toutefois, en cas d'urgence et de nécessité absolue, notamment en cas d'accident, de défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable ou pour tout autre fait empêchant l'utilisation de l'infrastructure dans des conditions normales de sécurité, l'organisme de répartition peut supprimer, sans préavis, les sillons attribués pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations ou à la disparition du fait générateur de l'arrêt des circulations. L'organisme de répartition en informe immédiatement la Commission intergouvernementale.

Les modalités d'indemnisation éventuelle sont précisées dans l'accord intervenu en application de l'article 6 (d).

9.6. L'organisme de répartition coopère avec les autres gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer la cohérence des sillons attribués à travers la Liaison Fixe et sur les réseaux adjacents. Des procédures sont mises en place pour s'assurer de cette cohérence, en conformité avec l'article 15 de la directive 2001/14/CE.

## Article 10

### *Infrastructure saturée*

10.1. Lorsque les Concessionnaires estiment qu'il n'est pas possible de répondre favorablement aux demandes de capacités, ils déclarent immédiatement que l'infrastructure est saturée, en informent la Commission intergouvernementale et appliquent les critères de priorité définis dans le Document de référence du réseau.

10.2. Les Concessionnaires procèdent, dans les six mois qui suivent la déclaration mentionnée à l'article 10.1, à une analyse des capacités conformément aux dispositions de l'article 25 de la directive 2001/14/CE, et ils la communiquent à la Commission intergouvernementale.

10.3. Après consultation des usagers de l'infrastructure et au plus tard six mois après la réalisation de l'analyse de capacités mentionnée à l'article 10.2, les Concessionnaires établissent un plan de renforcement des capacités, tel que visé à l'article 26 de la directive 2001/14/CE, en conformité avec les dispositions pertinentes de la Concession.

## Article 11

### *Redevances d'utilisation*

11.1. Les Concessionnaires coopèrent avec les autres gestionnaires d'infrastructure de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires. Ils s'efforcent de garantir une compétitivité optimale du transport ferroviaire international de marchandises et d'assurer une utilisation efficace du Réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

11.2. Les Concessionnaires mettent en place un organisme de tarification qui établit les règles de tarification spécifiques et détermine les redevances d'utilisation de la Liaison Fixe, conformément aux dispositions du chapitre II de la directive 2001/14/CE. Sous réserve des dispositions de l'article 11.3, les Concessionnaires, en tant que gestionnaires d'infrastructure, remplissent les fonctions d'organisme de tarification. En toute hypothèse, les Concessionnaires perçoivent les redevances d'usage de la Liaison Fixe.

11.3. L'organisme de tarification, établi conformément à l'article 11.2, est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel.

11.4. Les redevances sont fixées en conformité avec les principes de tarification pertinents définis au chapitre II de la directive 2001/14/CE susvisée, notamment à l'article 8.2, à leurs exceptions, aux possibilités de réduction et de modulation, en tenant compte des performances et d'éventuels droits de réservation. Les Concessionnaires doivent aviser la Commission intergouvernementale s'ils ont l'intention de négocier avec un demandeur de capacités le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure. Ces négociations ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de la Commission intergouvernementale, qui intervient immédiatement si elles sont susceptibles de contrevenir aux exigences de la directive 2001/14/CE.

11.5. L'organisme de tarification doit être en mesure de justifier les redevances facturées au regard des principes définis dans ce règlement et dans le chapitre II de la directive 2001/14/CE, et en particulier, de montrer que le système de tarification a été appliqué aux entreprises ferroviaires de manière équitable et non discriminatoire. L'organisme de tarification respecte la confidentialité commerciale des informations fournies pas les requérants.

## Article 12

### *Organisme de contrôle*

12.1. Une entreprise ferroviaire ou un regroupement international peuvent former un recours devant la Commission si elle ou il estiment être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre

préjudice, en particulier contre les décisions prises par les Concessionnaires ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne :

- (a) le Document de référence du réseau ;
- (b) les critères contenus dans ce Document ;
- (c) la procédure de répartition et ses résultats ;
- (d) le système de tarification ;
- (e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'elle est ou pourrait être tenue d'acquitter ;
- (f) les dispositions en matière d'accès au réseau.

12.2. Pour l'instruction de ces recours, la Commission Intergouvernementale fait appel à des organismes ou experts désignés à cette fin conformément à l'article 10.7 du Traité.

12.3. Les Concessionnaires et les autres parties intéressées fournissent, sans délais inutiles, à la Commission intergouvernementale, toute information demandée. En particulier, les Concessionnaires fournissent à la Commission intergouvernementale toute information nécessaire lui permettant de s'assurer que les redevances fixées l'ont été sur une base non discriminatoire et conformément au chapitre II de la directive 2001/14/CE.

12.4. La Commission intergouvernementale prend une décision et adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation dans un délai de deux mois suivant la réception de toutes les informations nécessaires à ce recours. Nonobstant l'article 12.5, les décisions de la Commission intergouvernementale sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

12.5. Conformément à l'article 76 du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche signé à Londres le 24 janvier 2007, les décisions de cette Commission prises en vertu des règlements binationaux établis conformément aux dispositions de l'article 10 (3) (e) du Traité peuvent faire l'objet d'un recours devant l'une ou l'autre des juridictions française ou britannique dans les conditions prévues par le droit national applicable à ces juridictions. La saisine d'une juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.

12.6. Pour surveiller la concurrence sur le marché des services ferroviaires concerné par la Liaison Fixe, la Commission intergouvernementale, sans préjudice des droits nationaux des deux Etats en matière de concurrence, fait appel à des organismes ou experts désignés à cette fin conformément à l'article 10.7 du Traité.

### Article 13

#### *Entrée en vigueur*

13.1. Ce règlement abroge et remplace le règlement signé le 25 octobre 2005, à l'exception des dispositions de l'article 3 de ce dernier qui s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2009.

13.2. Chaque gouvernement notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises, en ce qui le concerne, pour l'entrée en vigueur du présent règlement qui prendra effet le jour de la réception de la dernière notification.

Fait par la Commission intergouvernementale, le .....**23**..JUIL..2009 ..., en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

*Le chef*  
de la délégation britannique  
à la Commission  
intergouvernementale,  
ROY GRIFFINS

*Le chef*  
de la délégation française  
à la Commission  
intergouvernementale,  
CHRISTIAN PARENT