

La CIG s'est réunie à Paris le 8 octobre 2020, sous la présidence du chef de la délégation britannique, et a traité des points suivants :

Situation actuelle du trafic TransManche

Les restrictions de voyage dues à la situation sanitaire continuent à impacter très fortement le trafic TransManche. Ainsi, si le trafic fret continue à se maintenir à un niveau satisfaisant depuis le début de la crise sanitaire, le trafic passagers qui avait commencé à augmenter cet été a à nouveau fortement diminué : cela concerne les navettes passagers exploitées par Eurotunnel et les trains à grande vitesse opérés par Eurostar.

Cette situation critique oblige les opérateurs à diminuer leurs dépenses, notamment en ayant recours aux dispositifs de chômage partiel.

Projet ElecLink

La CIG a indiqué aux représentants d'Eurotunnel qu'elle prendra une décision relative au rétablissement de l'agrément du projet d'interconnexion électrique ElecLink, lors de sa prochaine réunion qui aura lieu le 10 décembre 2020. Cette décision sera prise à la lumière de l'évaluation par le CS du dossier de sécurité du projet.

La société Eurotunnel a accueilli cette annonce avec satisfaction.

En complément, le Comité de Sécurité a envoyé un courrier à Eurotunnel le 9 octobre précisant les points devant faire l'objet d'un travail supplémentaire afin de répondre aux questions en suspens.

Brexit - fin de la période de transition

La période de transition que le Royaume-Uni connaît depuis le 31 janvier 2020 suite à son retrait de l'Union européenne prendra fin le 31 décembre 2020.

À cette date, sur la base des échanges approfondis qui ont lieu depuis plusieurs mois entre les autorités britanniques et françaises, la CIG ne pourra plus conserver son statut d'autorité nationale de sécurité (ANS) compétente pour la totalité du tunnel. En conséquence et à compter du 1^{er} janvier 2021, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) assurera cette fonction pour la partie française du tunnel, tandis que la CIG continuera à exercer cette fonction de manière temporaire pour la partie britannique, le temps de procéder au transfert de compétence à l'Office of Rail and Road (ORR).

En parallèle, la France est tenue de transposer le 4^{ème} paquet ferroviaire pour la partie française du Tunnel sous la Manche avant la fin de l'année 2020, ce qui sera effectué par le biais d'un décret en Conseil d'État.

En 2021, une nouvelle version du règlement binational sera adoptée afin de garantir le maintien d'un cadre homogène concernant la sécurité et l'interopérabilité sur la totalité du Tunnel. Les services des ministères des transports français et britannique travaillent déjà conjointement à l'élaboration de ce texte.

La CIG a réaffirmé la volonté des États Concédants que la fin à venir de la période de transition n'entraîne pas d'interruption dans l'exploitation du Tunnel sous la Manche. Dans ce cadre, les autorités françaises continuent à échanger avec la Commission Européenne et les autorités françaises et britanniques discutent avec les opérateurs du Tunnel pour s'assurer que les mesures nécessaires soient prises avant la fin de la période de transition.

En parallèle des échanges relatifs au futur cadre de sécurité ferroviaire régissant le Tunnel sous la Manche, les autorités françaises ont indiqué qu'elles engageraient des discussions avec leurs homologues britanniques pour déterminer les conditions de l'installation d'un bureau de contrôle national juxtaposé (BCNJ) douanier en gare de Londres St-Pancras : le déploiement de douaniers français dans ce BCNJ permettra l'accomplissement des formalités douanières, rendues possibles par la fin à venir de la période de transition, pour les voyageurs embarquant dans les trains Eurostar et se rendant dans un pays de l'Union européenne. La réciprocité sera offerte aux agents de l'UK Border Force britannique s'ils souhaitent se déployer ultérieurement dans des gares françaises effectuant des liaisons TransManche afin d'y accomplir des contrôles douaniers.