

Paragraph Paragraphe	IGC Comment 1	IGC Commentaire 2	IGC Note 3	Eurotunnel Response
1.1	"Unique point of contact" should read "single point of contact".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.2	In the second line of the second paragraph, "railways" should read "railway".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.2	In the second paragraph (and wherever else they appear in this document), "SNCF", "EIL" and EWSI" are all used, but their meaning is not explained. These three entries could usefully be added to the glossary section at the start of the document.	Dans le deuxième paragraphe (et ailleurs dans le document), les sigles "SNCF", " « EIL » et « EWSI » sont utilisés, mais leur signification n'est pas indiquée. Il serait utile d'ajouter ces trois articles au glossaire final.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.2	SNCF is referred to as an incumbent operator. SNCF is still a signatory to the Usage Contract but no longer operates trains in the tunnel. It does not hold the necessary certification to do so.	Ce paragraphe se réfère à la SNCF comme opérateur historique. La SNCF est toujours un signataire de la Convention d'Utilisation mais elle n'exploite plus de trains dans le tunnel. Elle ne détient pas la certification nécessaire pour le faire.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.3.1	The first two sentences should be removed and replaced with "This is an English translation of a French document".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.3.2	Kindly note the new address for the French secretariat (see next box)	Merci de bien vouloir noter la nouvelle adresse du SGTM Secrétariat général au Tunnel sous la Manche Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) DGITM/DST Arche Sud La Défense Cedex		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
1.3.3	In the third paragraph, it would be helpful to understand precisely what is meant by "texts".	Dans le troisième paragraphe, il serait bon de préciser ce qu'on entend par « textes ».		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
2	In the final sentence, the words "holds in due" should be changed to "obtains in good".	Dans la phrase finale, l'expression "disposer en temps utile" devrait être remplacée par "obtenir en temps utile".		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
2.1	In the final paragraph, the first sentence should read "The licence must be valid..."	Dans le paragraphe final, la première phrase devrait commencer par „la licence doit être valide”		In this context, the text means to inform the RU that one valid License will be valid throughout the RU, without need for multiple Licences, as per EC Dir.
2.2	This paragraph refers to some rules for the tunnel and includes reference to the	Ce paragraphe mentionne une partie des règles du tunnel et comprend une		Le fait qu'il existe des règles d'exploitation et procédures

	physical and professional aptitudes and training of train crew. These cannot be specified here or in this document at all.	référence aux aptitudes physiques et professionnelles et à la formation du personnel de bord des trains. Cela ne peut être spécifié à cet endroit ni ailleurs dans le document.		d'évacuation spécifiques au TSLM et des besoins de formation y afférant sont des informations utiles pour les EFs, méritant d'être relevées conformément à la finalité d'information même du NS/DRR.
2.4	"Onboard" should read "on".	Remplacer "à bord de trains" par "à bord des trains"		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
3.1.1	In this section, instances of "interval" or "intervals" should read "section" or "sections" respectively.	-	"Section(s)" is an understood English railway term; "interval(s)" has a different meaning.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 The term « interval » is commonly used across Eurotunnel documentation in French & English, thus it is more appropriate to provide a definition along the terms suggested by the IGC.
3.1.3	This still refers to CT marking on wagons which is no longer deemed necessary. (further reference is made to CT marking in section 3.2.1 and Appendix 2 section 1.4). Reference to the restrictive UK gauge should be retained, but all reference to CT marking removed.	Le marquage CT des wagons est toujours mentionné, alors qu'il n'est plus considéré comme nécessaire (d'autres références au marquage CT figurent au paragraphe 3.2.1 et à l'annexe 2 section 1.4). Les références au gabarit réduit britannique doivent être conservées, mais les références au marquage CT supprimées.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
3.2.1	In the section on locomotives, "performances" should read "performance". In the same section, "whichever" should read "whatever". The IGC would also appreciate clarification on that is meant by modification of the operational procedures for fighting fires in the final sentence of this section.	- La CIG souhaiterait avoir des éclaircissements sur ce qu'il faut entendre par la « modification des procédures opérationnelles applicables pour le traitement des incendies » mentionnée dans la phrase finale.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
3.2.1	Also in the paragraph regarding locomotives, the procedure for freight trains to use SAFE stations is referred to as being modified rather than having been implemented.	Comme dans le paragraphe sur les locomotives, la procédure d'utilisation des SAEF par les trains de fret est décrite comme étant en cours de modification, alors qu'elle est mise en oeuvre.		(verification in progress on this point) (vérification en cours sur ce point)
3.2.1	In the section on wagons, it is not clear what "RTMD" is. In the same section, "ie." Should read "i.e.,". In the same section, "marking with Tunnel..." should read "marked with Tunnel". It is not clear what is meant by "control by the RU with Network Rail". In the second section of this paragraph, "i.e. on the	La rédaction française est assez obscure. Reformulation suggérée : « les entreprises ferroviaires qui souhaitent circuler sur le réseau britannique classique à gabarit réduit doivent être contrôlées par le gestionnaire d'infrastructure britannique Network Rail ou utiliser des wagons marqués		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2

	infrastructures” should read “e.g. on the infrastructure”.	CT. » Ligne 8 : « de surcroît »		
3.2.1	The obligation to use locomotives conforming to the technical specifications for interoperability is unrelated to the presence of SAFE stations. The reference to these stations does not fit this paragraph, which is about rolling stock.		The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement. Le CBE a déjà proposé cette modification à propos du DRR 2013.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 The presence of SAFE stations within 10 minutes running time of each other has allowed to eliminate the requirement for 30 minutes running capability in fire, and thus enabled the alignment with the TSI standard of 15 minutes.
3.2.2	The first sentence should read “Trains must be compliant...”. The final sentence should read “Passenger trains need to continue to operate for a minimum of 30 minutes in the event of a fire”.	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
3.2.2	Also, this refers to specific requirements for passenger trains which are repeated in Appendix 2. The Network Statement must be compatible with the agreed and notified rules and with the requirements of the TSI. This paragraph should be deleted or refer to Appendix 2.	Il s’agit d’exigences spécifiques pour les trains de passagers qui sont répétées à l’annexe 2. Le document de référence réseau doit être compatible avec les règles validées et notifiées et avec les exigences des STI. Ce paragraphe devrait être supprimé ou renvoyer à l’annexe 2.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.1	In this paragraph, and throughout the document, the word “circulations” should be replaced with “movements”.	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity. The term “circulations” is not an understood railway term in English.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 The term « circulations » is commonly used across Eurotunnel documentation in French & English, thus it is more appropriate to provide a definition along the terms suggested by the IGC. In particular the billing system & detailed invoices received monthly by RUs have already used this term for over 5 years, without any difficulties for RU staff. In addition, the term « movements » would introduce a strong risk of confusion with the French general meaning for a railway term understood as non-commercial movements on a yard or light engine movements.
4.2.1	The JEC is unclear on what is meant by “in programmed mode” and would appreciate clarification.	Le CBE ne comprend pas ce que signifie “en mode programme” et souhaiterait des éclaircissements.	The JEC made the same observation about Eurotunnel’s 2013 network statement., Le CBE a fait la même remarque à	The term « in programmed mode » refers to train paths pre-loaded or « programmed » in advance into the Rail Traffic Management system, as

			propos du DRR 2013	opposed to train paths created manually in real time by Rail Control Centre operators as & when the train presents itself ready for circulation.
4.2.1	The first sentence of the fourth paragraph should read “During the fifth month”.	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.2.1	The fifth section of this paragraph should use the word “appeals” for the current “complaints”.	L’alinéa 5 devrait faire référence aux “appels” et non aux “réclamations”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity and is consistent with the legislation. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire et conforme à la législation.	The terms « complaints/reclamations » are more appropriate in the specific context of RUs communicating with the IM within the normal timetable preparation process, to avoid the risk of confusion with the distinct possibility after the timetable preparation for raising an « appeal/recours » before the IGC regarding the IM’s decision on the attribution of capacity between RUs.
4.2.1	A final sentence should be added to read “See Appendix 5 for the full calendar for processing of capacity requests”.	Il serait utile d’insérer en dernière phrase « Voir le calendrier complet de la procédure de traitement des demandes de capacité en Annexe 5 ».		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.2.3	“Saturday 14 <sup>th</sup> December 2015” should read “Saturday 13 <sup>th</sup> December 2014”.	- (la version française est correcte)		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.3.1	The JEC requests clarity in the network statement on what is meant by “reasonable limits”	Le CBE demande un éclaircissement sur la notion de “limites raisonnables”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.3.2	Part of the final sentence should read “Eurotunnel will propose solutions”.	Dans la phrase finale, lire “Eurotunnel proposera des solutions”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity – the current drafting is meaningless. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire – la version actuelle n’a pas de sens.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.3.2	This describes the principles of the allocation of capacity. While noting that it is a good thing to highlight these principles, the JEC notes that some of them are subjective. That means there is presumably no guarantee that they will be applied fairly and without discrimination. The Committee will monitor how these principles are applied during financial year 2014.	Ce paragraphe décrit les principes de répartition des capacités. Tout en reconnaissant qu’il est utile de mettre en valeur ces principes, le CBE note que certains sont subjectifs et qu’il n’y a donc aucune garantie qu’ils soient appliqués équitablement et sans discrimination. Le Comité contrôlera la manière dont ils seront appliqués en 2014.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013	La problématique de répartition de capacités entre demandes concurrentes d’EFs est une question multidimensionnelle et complexe qui ne peut pas en pratique être résolue par un simple algorithme mécanique. La prise en compte optimale et non-discriminatoire par le GI de ces principes objectifs de répartition constitue la raison même d’exister de l’organisme de répartition et de

				l'organisme de contrôle. Certaines EFs ont d'ailleurs félicité la reconnaissance de ce fait dans leurs commentaires sur le NS. De surcroît, si un mécanisme préétabli de répartition était concevable, les directives CE l'auraient sans doute déjà décrit.
4.3.3	The first line should read "Without prejudice to the appeal arrangements set out in...".	A la première ligne, on devrait lire : "sans préjudice des conditions de recours évoquées ... »		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.3.4	The final sentence of the third bullet should read "Surrender may be for the entire timetable period".	La dernière phrase du troisième tiret devrait être : « Cette renonciation pourra porter sur toute la durée de l'horaire de service ».		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.3.5	"adopted" should read "made".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
4.4	"six o'clock in the morning" should read "06:00".	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	Eurotunnel ne comprend pas l'intérêt de ce commentaire.
4.5	The words "disruption" and "disturbance" appear consecutively. The word "disturbance" should be removed.	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
5.3	In the first bullet point, "immobilising" should read "stabling".	-		The terms « immobilising » and « stabling » carry a subtle distinction in operational terms. The former stands for the action of making sure the train is brought safely to a stop, while the latter stands for a prolonged period of "parking", which may in some cases be subject to a specific charge (in French, « stationnement »).
5.3	In the second paragraph, "capping in 2007 prices" should read "capped at 2007 prices".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
5.3	In the second paragraph, "Great-Britain" should not be hyphenated.	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
5.3	In the second paragraph, the final two sentences should read, "All railway operators are entirely free to negotiate or themselves undertake the provision of one <b>or</b> more of these essential services with better conditions". The following "if they so wish", should be deleted, as it is tautological.	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 Although slightly obvious, the mention « if they so wish » is important from a legal viewpoint, in order to underline the non-mandatory character of these open access measures for new entrant RUs.
5.3	It would be clearer if the last line of the third section read "...in line with government policies in favour of modal	La dernière ligne du troisième paragraphe gagnerait en clarté si on écrivait : « en conformité avec les	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, Le CBE a fait la même suggestion à	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 The intended meaning of this mention is

	transfer to rail”.	politiques gouvernementales en faveur du transfert modal vers le rail ».	propos du DRR 2013.	slightly different to that understood by the IGC. These open access measures are a necessary condition for the development of rail freight traffic, but not a sufficient condition, as additional positive Government action is also required (ia. regarding RFF surcharges)
5.3	In the fourth paragraph, the JEC would appreciate clarification on what is meant by “in due time”.	Au quatrième paragraphe, le CBE souhaiterait être éclairé sur la signification de « en temps utile » .		Eurotunnel has noted this comment & wish from the JEC/CBE, which requires additional development work that Eurotunnel intends to consider & schedule alongside other developments & regulatory workload linked to the Network Statement.
5.3	Contact details for EPC and RFF should be provided.			See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 (see 1 <sup>st</sup> comment on 5.4 below)
5.4	In the first two paragraphs, “an additional service is announced” should read “an additional service has been announced”.	Dans les deux premiers paragraphes, « une prestation additionnelle est annoncée » devrait être remplacé par «une prestation additionnelle a été annoncée ».		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 Paragraph 5.4 was intended to bring attention to additional surcharges introduced outside of the Channel Tunnel Concession, by parties independent from the Channel Tunnel IM, but applying exclusively to Channel Tunnel rail freight services. To avoid unnecessary confusion and criticism about the IM’s role in this matter (ie. information only), paragraph 5.4 has been removed for the time being, although the issue of funding for border security costs remains to be resolved by Governments.
5.4	In the second paragraph, the JEC would appreciate clarification on what is meant by “permanence”. A letter has been sent to Europorte by the French authorities asking for information about the supply of additional services and their cost.	- La direction d’Europorte a été sollicitée par courrier pour apporter aux autorités françaises des éclaircissements sur les prestations mentionnées et leur tarification.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 (see 1 <sup>st</sup> comment on 5.4 above)  Eurotunnel souhaiterait savoir si la CIG a également sollicité RFF et les autorités françaises afin d’éclaircir la surcharge RFF de 600 euros par train, et en particulier sa justification par rapport aux engagements des Gouvernements approuvés dans le cadre du MoU Fret Transmanche de 2007.

				Eurotunnel wishes confirmation of whether the IGC has also requested clarifications from RFF and French authorities concerning the RFF surcharge of 600 euros per train, and in particular its justification against the Governments' commitments approved under the 2007 MoU on Cross-Channel Rail Freight.
5.4	In the third paragraph, "directly" should be added before "invoiced" and "under their entire responsibility" should be deleted. "in an objective of completeness" should read "for completeness".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 (see 1 <sup>st</sup> comment on 5.4 above)
6.1	The second paragraph should be expanded for clarity. "MPax" should be changed to "m passengers" and "Mtonnes" should be changed to "m tonnes".	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
6.1	The paragraph which states "... (as opposed to 67% to 100% construction subsidy for all other national Infrastructure Managers)..." is not accurate because there is significant variation between national rail networks	Au deuxième paragraphe, la mention « par opposition aux 67% à 100% de subventions de construction pour tout autre réseau ferroviaire national » est inexacte et ne tient pas compte des situations différentes selon les réseaux.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.	Eurotunnel maintient ce commentaire qui est fondamental pour comprendre la tarification du réseau ferroviaire du TSLM. Eurotunnel invite le CBE/JEC à vérifier pour s'en convaincre ces taux de financement public, notamment pour les infrastructures ferroviaires en France et au Royaume-Uni (Network Rail, HS1, HS2 et RFF, y compris pour les PPPs récemment financés pour les nouvelles LGVs en France).  Eurotunnel maintains this comment which is fundamental for understanding the charging regime for the Channel Tunnel railway network. Eurotunnel invites the JEC/CBE to verify for their own benefit these ratios of public funding, in particular for railway infrastructures in France and the UK (Network Rail, HS1, HS2 and RFF, including the PPPs recently funded for new LGVs in France).
6.1	In the fourth paragraph, "Besides" should read "In addition". "allowing to lower considerably the launch costs" should read "allowing considerably	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2

	lower launch costs”.			
6.2	<p>“The regime corresponds to” should read “The regime provides”. At the end of “Option 1A” the wording “the period of the” should be inserted before the words “working timetable”. At the end of Option 1B the wording should read “...in the same reserved train paths (origin/destination)”. Option 3 should contain the wording “...planned not less than 24 hours...”. Option 4 should read “Light Engine Movement. One or more crossings by locomotive(s) without wagons not reserved.....”</p> <p>These comments should also be considered for Appendix 3.</p>	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
6.3	<p>The JEC's comment in respect of Option 1A is the same as for Option 1A in paragraph 6.2. For Options 2 and 3, the wording should be “in one or more individual single train paths...”. Option 4 should read “Empty Passenger Rolling Stock Movements”.</p> <p>These comments should also be considered for Appendix 3.</p>	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
6.4	<p>This currently suggests that there are only 24 hours from the operation of the last train in any given month to supply the data for that month. We would be grateful for Eurotunnel to explain if this is what it intended.</p>	<p>Ce paragraphe laisse entendre que les données statistiques du mois devront être fournies 24heures seulement après la dernière circulation. Nous serions reconnaissants à Eurotunnel de fournir des explications à ce sujet.</p>	<p>The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.</p>	<p>The JEC's understanding on this point is correct but incomplete. Monthly Certificates submitted on the 1<sup>st</sup> working day of the following month are supplemented by an Annual Certificate to be submitted in the 1<sup>st</sup> quarter of the following year (as for Operating Costs) allowing the preparation of an Annual Adjustment to take into account any corrections or differences resulting from temporary, incomplete or estimated data employed at month-end. This mechanism has been operating satisfactorily for over 18 years, and is linked to current payment terms (NB: any hypothetical amendment towards longer payment terms would obviously imply a corresponding upward adjustment in prices, which is not currently being proposed).</p>



Does this relate to 7.1?	The JEC would like a monthly performance log to be kept and passed to it, with information on the penalties imposed under this system.	Le CBE demande qu'un tableau de bord de la performance soit tenu sur une base mensuelle et lui soit communiqué, de même que l'indication des pénalités appliquées en fonction de ce régime.	The JEC also suggested this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.	Eurotunnel has noted this comment & wish from the JEC/CBE, which requires additional development work that Eurotunnel intends to consider & schedule alongside other developments & regulatory workload linked to the Network Statement.
6.5	In the second paragraph, "with the specific duty to ensure its fairness" should read "with the specific duty of ensuring its fairness".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
6.5 à 7.1	(passim) Des accents sont à rétablir sur les mots "opérateur » et « à ».			See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
6.5	Suggestion de rédaction : Comme prévu par la Directive 2001/14/CE (article 9.3), Eurotunnel pourra, à sa discrétion, créer un système de réductions applicable à toute Entreprise Ferroviaire, et consentir des réductions [...]. Eurotunnel pourra effectuer des contrôles en vue de vérifier que ces réductions s'appliquent bien à de nouveaux services [...] que les mêmes réductions s'appliquent aux mêmes services. Au deuxième alinéa, remplacer « aux côtés de » par « conjointement à ». Dernière phrase : « ... menée par le Directeur du réseau ferroviaire, qui aura le devoir spécifique d'assurer [...] et devra être capable de prouver que les critères et conditions publiés ont été appliqués de manière objective.			See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 (à noter que certains éléments de la formulation retenue reflètent la terminologie de la directive CE)
7.1	In the second paragraph, "consists in the analysis" should read "consists of the analysis".	Au deuxième paragraphe, remplacer « consiste à l'analyse » par « consiste à analyser », « visant » par « en vue de », « classifiés et rapportés sous des tranches horaires » par « classés par tranches horaires », détaillés davantage sous des tranches ... » par « consolidés par tranches de .. » .		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
7.1	In the third paragraph, the untranslated "Retour d'Experience" should read "incident review process".			See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2

7.1	This paragraph does not explain what happens when a delay falls within the time bracket of >10 minutes and <15 minutes. We also note that the regime is unusual as it appears only to penalise an operator a "lost path fee" (representing Eurotunnel's losses) where the operator's train breaks down for >15 minutes.	Ce paragraphe n'explique pas ce qui est prévu en cas de retard compris entre 10 et 15 mn. Nous remarquons aussi que le régime est inhabituel car apparemment il prévoit d'imposer aux opérateurs un « droit pour sillon perdu » (correspondant à la perte subie par Eurotunnel) seulement dans les cas où un train est immobilisé pendant plus de quinze minutes.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.	There is no specific treatment for the bracket [10min-15min[, which is treated in the same way as bracket [5min-10min[ ia.  In any event, when considering cross-Channel services, the self-inflicted commercial impact of a prolonged delay is a greater incentive for RUs than the potential "lost path fee" or any other penalty which the IM might apply, which are of secondary order in this particular market context.
7.1	-	Au troisième paragraphe, remplacer "des mesures d'amélioration" par "sur des mesures d'amélioration. »		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
-	The JEC notes that there does not appear to be any positive incentive in the form of bonuses	Le CBE note qu'il n'y a pas d'incitations positives sous la forme de bonus.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.	Eurotunnel strongly believes that, within the specific context of the cross-Channel market, the inherent direct commercial benefits of timely operations represent a considerable incentive for RUs & IM positive performance, which justifies the lack of necessity for additional bonus payments (NB: in addition, any hypothetical amendment towards bonus payments terms would simultaneously imply a corresponding upward adjustment in basic prices and/or penalties, which is not currently being proposed nor necessary). Moreover, increased levels of bonuses & penalties would introduce a disincentive and barrier against traffic development by new entrants, rail freight operators & smaller RUs, which would in practice only favour the incumbent operator, which is not the objective of the Network Statement nor of EC directives.
-	The statement does not appear to cover the situation of the late presentation of trains. For example, late presentation from the HS1 network, the sidings at Frethun or Dollands Moor.	Le texte ne prévoit pas le cas d'une arrivée tardive des trains, par exemple de HS1 ou des voies de Frethun ou de Dollands Moor.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
-	The JEC notes that Eurotunnel Shuttle services fall outside of the performance	Les navettes opérées par Eurotunnel ne semblent pas entrer dans ce régime	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement.	The Treaty of Canterbury and Fixed Link Concession provide for a single

	regime, particularly as Eurotunnel operate these services. However we do not believe this is of immediate concern.	de performance. Ce point n'est pas pour l'instant jugé prioritaire par le CBE.	Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.	Concessionaire for both the Fixed Link between the motorway networks of the UK & France and the Fixed Link between the railway networks. Shuttle services form part of the link between road networks, and are not the subject of the Network Statement destined for RUs wishing to use the Eurotunnel railway network.
7.2	The last line of the second bullet point of paragraph 7.2 should read "capacity" as opposed to "capacities".		The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
7.2	In the third line of the third bullet point, "others"" should read "other's".	Troisième tiret, troisième ligne : traduction française erronée, reformulation suggérée : « ni Eurotunnel ni les entreprises ferroviaires n'aient à supporter réciproquement leurs pertes en cas de perturbations dans le niveau de performance » ; dernière ligne « une incitation très puissante à atteindre un bon niveau de performance ».		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
7.2	The last paragraph is not relevant to the Network Statement.	Le dernier paragraphe n'est pas à sa place dans le DRR., Dernier paragraphe, quatrième ligne, formulation obscure, suggestion : « puisqu'aucune subvention n'entre dans son financement ».		Eurotunnel maintient ce commentaire sur le financement à 100% privé du TSLM reposant exclusivement sur la perception de péages des réseaux routiers et ferroviaires, qui est tout à fait pertinent pour comprendre la tarification du réseau ferroviaire du TSLM et la question des systèmes d'incitation à la performance, intrinsèquement amplifiées par l'effet de levier sur les produits commerciaux, dans le cas d'un GI qui n'est pas soutenu par des financements publics.
Appendix 1, A Annexe 1, A	The sentence after "Safety Arrangements" should read "These are rule documents and are mandatory on all parties". "texts" should read "instructions" or "operating procedures".	- A 2 : remplacer "textes" par "instructions" ou "procédures obligatoires".		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 1, A Annexe 1, A	All the operating rules must be readily accessible. There is no explanation of where these rules can be obtained. It is the IGC's view that they should be published on a website so that prospective operators have access to them without having to contact	Toutes les règles opérationnelles doivent être facilement accessibles. Le document ne précise pas où on peut se les procurer. L'avis de la CIG est qu'elles devraient être publiées sur un site Internet afin que les opérateurs potentiels y aient accès sans avoir à		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2  Les règles opérationnelles sont distribuées directement par le GI aux correspondants de sécurité des EFs exploitant des services ou effectuant les

	Eurotunnel (the regulations clearly prescribe that mandatory rules must be completely transparent, not buried in the IM's documentation).	contacter Eurotunnel (selon la réglementation, il est clair que les règles impératives doivent être entièrement transparentes, et non pas enfouies dans la documentation du GI).		démarches d'accès. Ce système de diffusion contrôlée permet de garantir la bonne mise à jour du système de documentation de sécurité des EFs, et d'assurer la traçabilité de la prise en compte des modifications.
Appendix 1, B Annexe 1, B	In the second paragraph, the untranslated "Retour d'Experience" should read "incident review process".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 1, B Annexe 1,B	In the second paragraph, Eurotunnel suggest they reserve the right to undertake unannounced inspections of RUs" maintenance and rolling stock. They may wish to include this but it is doubtful there is any legal obligation for a railway undertaking to permit this. In reality any auditing etc. by Eurotunnel must be done through the safety certificate provisions for co-operation between the infrastructure manager and railway undertakings.	Eurotunnel suggère qu'il se réserve le droit de procéder à des vérifications inopinées du matériel roulant des EF et de son état de maintenance. Eurotunnel peut souhaiter mentionner ceci, mais il est peu probable que les entreprises ferroviaires soient légalement tenues de le lui permettre. En fait, tout audit etc réalisé par Eurotunnel doit être effectué selon les dispositions de coopération entre GI et EF comprises dans la certification de sécurité.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2 (suggestion de la CIG prise en compte dans le complément au point 1C)
Appendix 1, C Annexe 1,C	The first six paragraphs of this section and the (ii) are completely unacceptable and must be deleted from the Network Statement. Eurotunnel has no legal authority to prescribe the numbers of on-board staff in other operators" passenger services, or to require notification of names of trained staff. All arrangements for managing emergencies in the tunnel must be developed in cooperation between Eurotunnel and railway undertakings. If some text is retained, "disturbance" in the second paragraph should read "disruption" and "unplanned verifications" in the sixth paragraph should read "unannounced audits".	Les 6 premiers paragraphes de cette section ainsi que le (ii) sont complètement inacceptables et doivent être effacés du document de référence de réseau. Eurotunnel n'a aucune autorité juridique pour prescrire le nombre de membres d'équipage dans les trains de passagers d'autres opérateurs, ou pour exiger une notification des noms du personnel qualifié. Toutes les modalités de gestion des situations d'urgence dans le tunnel doivent être développées en coopération entre Eurotunnel et les entreprises ferroviaires.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 1, D Annexe 1,D	This section is incorrect. If it is included, it must simply state that RUs must obtain a part B safety certificate from the IGC. Guidance on the process and information required is available from the IGC website. The document SAFD 0063 is inaccurate and incorrect as it too includes provisions for Eurotunnel	Cette section est incorrecte. Si elle est maintenue, il faut simplement indiquer que les EF doivent obtenir un certificat de sécurité partie B de la CIG. Des lignes directrices sur le processus et les informations nécessaires sont disponibles sur le site internet de la CIG. Le document SAFD 0063 est		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2

	approving train crew training courses and specifying the number of train crew.	inexact et erroné, car il comprend notamment des dispositions d'approbation des cours de formation des personnels de bord des trains par Eurotunnel et des spécifications sur le nombre des personnels de bord des trains.		
Appendix 2 Annexe 2	In the "revisions" paragraph, "during the working timetable" should read "during the period of the working timetable".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, 1.2.5 Annexe 2, 1.2.5	It is not unreasonable to expect protection against winter conditions, but it is uncertain whether these are additional requirements over and above the requirements of the TSI. If they exist, these would need to be part of the technical rules for the tunnel. The statement about verifications in this section is not enforceable. It is unclear what action Eurotunnel believes it can take if they deem the preparedness inadequate. The JEC believes that, if this text is retained, it also be would useful to refer to the report of the independent Garnett-Gressier inquiry following the Eurostar incidents of December 2009.	Il n'est pas déraisonnable de prévoir une protection contre les conditions hivernales, mais il n'est pas certain qu'il s'agisse d'une exigence supplémentaire en sus de celles de la STI. Si cette exigence existe, elle devrait faire partie des règles techniques pour le tunnel. Dans cette section, ce qui concerne les vérifications n'est pas vraiment applicable. On ne sait pas quelle action Eurotunnel pense pouvoir exercer dans le cas où il estimerait que la préparation est insuffisante. Le CBE estime que si ce texte est retenu, il serait utile d'introduire une référence à l'enquête de MM Garnett et Gressier au sujet de la panne des Eurostar en décembre 2009.	The JEC also suggested this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.	La protection contre les conditions hivernales n'est pas une exigence supplémentaire par rapport aux STI, mais une règle importante de bon entretien du matériel par rapport aux conditions météorologiques et aux conditions d'exploitation dans le TSLM.  La référence à une enquête interne organisée par l'EF operateur historique dans le NS/DRR du G1 ne semble pas souhaitable, et pourrait être interprétée par des EFs nouveaux entrants comme une mesure de protectionnisme réglementaire en faveur de l'operateur historique (utilisée comme référentiel de sécurité implicite imposé a d'autres EFs), contrairement aux objectifs d'open access non-discriminatoire du Network Statement d'Eurotunnel.
Appendix 2, paragraph 1.4	In the second paragraph, part of the first sentence should read "... the Channel Tunnel must be fitted...".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 1.4	In the third paragraph, the final word should be "unit".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 1.4	In the list of permitted wagons, "reefers" should read "refrigerated containers".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, section 2 Annexe 2, section 2	"is conditioned upon" should read "is conditional upon". More generally, there is a lot in this section that is covered by the TSI and therefore not required. It should refer to the TSI and only describe the zones where there are specific requirements in the tunnel rules or in specific cases.	- Beaucoup d'éléments décrits dans cette section sont couverts par la STI et ne sont donc pas requis. Il convient de se référer à la STI et de ne décrire que les cas où il existe des exigences spécifiques contenues dans les règles de sécurité unifiées du tunnel ou dans		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2

	Comments on the section above also apply to section 2.8.	des « cas spécifiques » au sens de la STI. Cette remarque s'applique également à la section 2.8.		
Appendix 2, paragraph 2.2 Annexe 2, paragraphe 2.2	A cross reference link to evacuation procedures should be included here.	Il est suggéré d'ajouter une référence aux procédures d'évacuation.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 2.3	The word "missions" should be changed to "roles".	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.	See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 2.3	"(NB: besides, the..." should read "(NB: in addition, the..."	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 2.6 Annexe 2 Paragraphe 2.6	It would be useful to explain the acronym "VACMA" (Driver's vigilance device).	Il serait utile d'expliquer le sigle "VACMA » (Veille automatique avec contrôle de maintien d'appui)..		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 2, paragraph 2.9 Annexe 2, paragraphe 2.9	This section attempts to describe recent IGC policy but cannot impose specific methods for compliance with the CSM on risk assessment. References to the use of software tools should be removed.	Cette section vise à décrire la politique de la CIG mais ne peut imposer de méthode spécifique pour garantir conformité à la MSC sur l'évaluation des risques. La référence à l'usage obligatoire d'outils de simulation logiciels devra être enlevée.		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2
Appendix 3 Annexe 3	Where "[price] in value of January 2009" appears, this should read "[price] at January 2009 prices".	-		See amended text in NS2014 Final 2 Voir texte modifié NS2014 Final 2