

**RAPPORT**

**DE LA COMMISSION**

**INTERGOUVERNEMENTALE**

**AU TUNNEL SOUS LA MANCHE**

**SUR**

**LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE**

**EN 2012**

## **Table des matières**

- A Objet du rapport
- B Préambule
- C Organisation
- D Renforcement de la sécurité ferroviaire
- E Modifications majeures de la législation et de la réglementation
- F Extension des certifications et agréments de sécurité
- G Surveillance des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure
- H Compte-rendu de l'application de la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques
- I Conclusions de l'autorité de sécurité sur l'année
- J Source des informations
- K Annexes
  - Annexe A : Informations relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises de transport
  - Annexe B : Structure et relations de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche
  - Annexe C : Chiffres des indicateurs de sécurité communs – Définitions appliquées
  - Annexe D : Principaux changements législatifs et réglementaires
  - Annexe E : Délivrance des Certifications et agréments de sécurité – données numériques.

## **A – Portée du rapport**

1. Le présent rapport comprend des informations relatives aux activités que la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) exerce en tant qu'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le tunnel sous la Manche) selon les termes de la Directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG se limitent à l'emprise de la liaison fixe telle que décrite dans le traité de Cantorbéry conclu entre le Royaume-Uni et la France ainsi que dans la Concession quadripartite entre les deux gouvernements et les concessionnaires. Le présent rapport traite de la période s'étendant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012.

2. Comme le présent rapport a été initialement rédigé en anglais, aucun résumé optionnel n'a été écrit dans cette langue. Une traduction française a été préparée et soumise à l'Agence ferroviaire européenne (AFE) en même temps que le document anglais, puisque la politique de la CIG est de faire en sorte que tous ses documents publics soient disponibles à la fois en anglais et en français. Les lecteurs de la version française qui souhaiteraient consulter le résumé optionnel en anglais sont invités à se référer à la version complète en anglais qui contient un résumé en langue anglaise.

## **B. Section préliminaire**

3. **Introduction** – La directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE modifiée) comporte une clause relative à un organisme binational chargé par les États membres d'assurer un régime unifié en matière de sécurité pour les infrastructures transfrontalières spécialisées, ledit organisme prenant en charge les fonctions d'« autorité de sécurité ». Cette clause a été mise en œuvre pour la liaison fixe transmanche, la France et le Royaume-Uni convenant que la CIG serait l'« autorité de sécurité ». Le présent rapport est rédigé conformément à l'article 18 de la directive et il se conforme dans toute la mesure du possible au modèle établi et aux conseils émis par l'Agence ferroviaire européenne (AFE), lesquels ont pour but de fournir une structure et une table des matières communes à ce type de rapport. Comme l'exige la directive, le rapport est soumis à l'AFE mais s'adresse également à toute personne portant de l'intérêt à la sécurité de la liaison fixe ou à celle d'infrastructures similaires.

4. **Informations sur l'infrastructure ferroviaire** – L'infrastructure ferroviaire du tunnel sous la Manche comprend la liaison ferroviaire constituée de deux tunnels ferroviaires jumeaux forés reliant Cheriton, dans le Kent, et Fréthun, dans le Pas-de-Calais, ainsi que les terminaux situés de part et d'autre. Les terminaux comprennent : les lignes à grande vitesse reliant le tunnel aux réseaux nationaux britannique et français ; les boucles ferroviaires et les quais servant à charger et décharger les navettes passagers et les navettes camions ; les dépôts et installations de maintenance ainsi que les voies ferrées les reliant au reste de l'infrastructure.

5. **Gestionnaire de l'infrastructure** – Une carte du réseau ainsi que des informations relatives à Eurotunnel, gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe transmanche, sont présentées en **annexe A**.

6. **Entreprises de transport ferroviaire** – Les entreprises de transport ferroviaire qui ont fait circuler des trains dans le tunnel sous la Manche au cours de la période traitée par le présent rapport sont : English Welsh & Scottish International Limited (EWSI), DB Schenker Rail (UK) Ltd, Eurostar International Ltd et Europorte Channel. Les adresses et sites Internet de ces entreprises de transport ferroviaire sont fournis à l'annexe A.3. Les rapports annuels des autorités de sécurité française et britannique fournissent de plus amples informations les concernant.

7. **Résumé** – Les événements majeurs de 2012 ont été les suivants :

- L'électrocution d'un sous-traitant d'Eurotunnel le 3 juillet 2012, premier accident mortel d'un employé à se produire sur la Concession depuis le début de l'exploitation ;
- Une explosion dans une locomotive d'Eurotunnel le 21 juillet 2012 ;
- Un incendie sur un transporteur de voitures à bord d'une navette transportant des poids-lourds le 29 novembre 2012 ;

- La poursuite du réexamen des règles de sécurité nationales et des règles techniques relatives au matériel roulant utilisant le tunnel, résumé dans la lettre de la CIG à Eurotunnel du 21 septembre 2012<sup>1</sup> ;
- Une consultation sur la révision du règlement binational de sécurité applicable au tunnel, dans le but de transposer la directive 2008/57, et la directive 2004/49 modifiée ;<sup>2</sup>
- Des discussions avec les exploitants potentiels de nouveaux services en ce qui concerne les autorisations de mise en service de véhicules, et la certification partie B.<sup>3</sup>

**8. Analyse des tendances générales** – La CIG et le Comité de Sécurité ont poursuivi leur surveillance du dispositif de gestion de la sécurité d’Eurotunnel ainsi que leur suivi des résultats en matière de sécurité. La plupart des indicateurs de sécurité communs rapportés en détail à l’annexe C restent à zéro. Eurotunnel a pu atteindre son taux cible des événements de sécurité individuels (SPAD (Signals Passed at Danger ou Franchissement intempestif d’un signal d’arrêt), perte contrôle des aiguillages, détection de freins serrés, non-respect de la signalisation, déversements de carburant et incidents de porte de traversées jonctions) qui a été réduit de 400 à 300 au cours de l’année. Cependant, les événements de sécurité collective (freinage d’urgence en raison de patinage ou d’activation automatique et arrêts dans le tunnel pendant plus de 30 minutes), bien que moins nombreux que les années précédentes, ont été au-delà de l’objectif fixé (76 au lieu de 65). En outre, le taux des accidents avec arrêt de travail a augmenté par rapport au niveau de 2011, en ce qui concerne le personnel d’Eurotunnel et des sous-traitants.

---

<sup>1</sup> [http://www.cigtunnelmanche.fr/spip.php?action=accéder\\_document&arg=233&cle=710d2d74626cdbdb\\_e245cb5cdb307030&file=pdf%2F20120921\\_Wake-Souvras\\_review\\_of\\_safety\\_rules\\_conclusions.pdf](http://www.cigtunnelmanche.fr/spip.php?action=accéder_document&arg=233&cle=710d2d74626cdbdb_e245cb5cdb307030&file=pdf%2F20120921_Wake-Souvras_review_of_safety_rules_conclusions.pdf)

<sup>2</sup> Le règlement binational révisé est entré ensuite en vigueur en mars 2013.

<sup>3</sup> A la suite de cet examen, un certificat de sécurité partie B modifié pour inclure les services de passagers à grande vitesse a été délivré à DB Schenker le 14 juin 2013

## **C – Organisation**

9. La CIG a été créée par le traité de Cantorbéry afin de suivre, au nom des gouvernements du Royaume-Uni et de la République française et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions relatives à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe. Parmi ses attributions, la CIG est chargée d'élaborer tout règlement applicable à la liaison fixe ou de contribuer à cette élaboration.

10. Le traité de Cantorbéry a également mis en place le comité de sécurité du tunnel sous la Manche afin de conseiller et d'aider la CIG sur toutes les questions ayant trait à la sécurité pendant la construction et l'exploitation de la liaison fixe. Les fonctions du comité de sécurité du tunnel sous la Manche sont également de : veiller à ce que les règlements et pratiques de sécurité applicables à la liaison fixe soient conformes aux réglementations nationales ou internationales en vigueur ; faire appliquer lesdites réglementations et en suivre la mise en œuvre ; examiner les rapports relatifs à tout incident affectant la sécurité ; faire des enquêtes ; et rendre compte à la CIG.

11. Les secrétariats britannique et français assurent la préparation et la mise en œuvre des décisions prises par la CIG et par le comité de sécurité du tunnel sous la Manche.

12. Un schéma indiquant la structure de la CIG et ses relations avec d'autres organismes est présenté à l'annexe B.

## D. Évolution de la sécurité ferroviaire

### D 1 – Initiatives en vue de maintenir ou améliorer les résultats en matière de sécurité

**Tableau D.1.1 – Mesures de sécurité déclenchées par des accidents/précurseurs d'accidents**

Accidents/précurseurs d'accidents qui ont déclenché la mesure			Mesure de sécurité décidée
Date	Lieu	Description de l'événement	
03/07/2012	Terminal français, zone de travaux d'isolation de la caténaire	Électrocution d'un sous-traitant travaillant en hauteur ; brûlures et choc électrique important pour un second travailleur, et choc électrique pour un troisième employé	Un rappel des règles Eurotunnel à suivre lors de l'utilisation des plates-formes de travail élévatoires mobiles sur les quais et dans les zones de maintenance a été énoncé.
21/07/2012	Compartiment technique d'une locomotive à quai sur le terminal France	Une onde de choc a soulevé le toit de la locomotive, qui est tombé sur le quai à côté de la machine.	Installation de capteurs de température sur le compresseur d'air.

**Tableau D.1.2 – Mesures de sécurité (ou mesures volontaires) déclenchées par des éléments autres que des accidents/précurseurs d'accidents**

Description du domaine de préoccupation	Description de l'élément déclencheur	Mesure de sécurité décidée
Néant		

### D 2 – Analyses détaillées des tendances

14. En 2012, le tunnel sous la Manche a malheureusement subi son premier accident du travail mortel, auquel s'ajoutent deux cas de blessures au cours du même incident. Il s'est produit aussi une explosion dans une locomotive et un incendie provenant d'un véhicule sur un train en mouvement. Très peu de précurseurs (incidents qui auraient pu amener à un accident) ont été enregistrés : neuf rails brisés, six SPAD et un blocage d'essieu dû à un plat sur une roue sur une navette

Eurotunnel de transport de poids-lourds. Une analyse détaillée des tendances relatives aux indicateurs de sécurité communs ne serait par conséquent pas significative. Ci-dessous figure un aperçu de l'apparition de précurseurs :

	2011	2012
Nombre total de précurseurs	15	16
Nombre total de ruptures de rail	8	9
Nombre total de gauchissements de la voie	0	0
Nombre total de pannes de signalisation	0	0
Nombre total de SPAD	6	6
Nombre total de ruptures de roues sur du matériel roulant en service	0	0
Nombre total d'essieux cassés sur du matériel roulant en service	1	1

**16. Indicateurs de sécurité communs (ISC/CSI)** – Les chiffres relatifs aux indicateurs de sécurité communs, tels que définis dans la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE), sont présentés en annexe C.

### **D 3 – Résultats des recommandations de sécurité**

17. En 2012, la CIG continué de surveiller la réponse d'Eurotunnel à l'incendie survenu à bord d'un train de poids lourds navette voyageant du Royaume-Uni vers la France le 11 septembre 2008. Toutes les recommandations découlant de l'incident ont été clôturées.

18. Bien que l'incendie n'ait entraîné aucun décès et seulement des blessures relativement mineures, il a été reconnu qu'il s'agissait d'un grave accident qui a nécessité une enquête approfondie. Une enquête officielle sur cet incendie a donc été lancée par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT), assisté par le bureau d'enquêtes sur les accidents ferroviaires du Royaume-Uni (RAIB). Le rapport a été reçu le 16 novembre 2010.

19. Comme l'exige l'article 25 (3) de la directive sur la sécurité, la CIG répondu au BEA-TT à la date anniversaire de son rapport en 2012. Cette réponse peut être consultée sur :

<http://www.cigtunnelmanche.fr/Incendie-du-11-septembre-2008.html?lang=fr>

et explique comment l'ensemble des 39 recommandations a été clôturé.

### **E – Modifications importantes apportées aux dispositions législatives, réglementaires et administratives**



17. **Règlement relatif à la sécurité de la liaison fixe transmanche** –Durant la période traitée par le présent rapport, la CIG a porté son attention sur la transposition à la liaison fixe de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2008/110/CE) amendée et de la nouvelle directive relative à l'interopérabilité (2008/57/CE). Une consultation publique sur la révision de la réglementation s'est tenue en 2012, et la réglementation a ensuite été adoptée en février 2013..

18. **Autres dossiers réglementaires majeurs traités par la CIG et le comité de sécurité** – Les autres dossiers importants qui ont été traités par la CIG et le comité de sécurité au cours de l'année sont les suivants :

-----

**Révision des règles de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers transitant par le tunnel** – La CIG a continué à avancer dans la révision des règles techniques et de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers transitant par le tunnel, débutée en 2009 et soutenue par l'avis technique de l'AFE publié en mars 2011. Elle a d'ores et déjà renoncé à certaines règles jugées inutiles, ou rendues inutiles par la promulgation des STI. La CIG a eu recours à l'avis indépendant de la société Egis Rail sur l'impact de la suppression de la condition de capacité de roulement de 30 minutes pour les trains de voyageurs qui transitent par le Tunnel. L'étude d'Egis Rail a conclu que les bénéfices du maintien de la règle selon laquelle les trains de voyageurs affectés par un incendie doivent être en mesure de continuer à rouler pendant 30 minutes, temps nécessaire pour sortir du tunnel, l'emportaient sur les coûts.

En octobre 2012, la CIG a donc demandé aux États membres, la France et le Royaume-Uni, de soumettre des « cas spécifiques » (au sens des STI) maintenant l'exigence d'une capacité de roulement de 30 mn en cas d'incendie à bord pour les trains utilisant le tunnel sous la Manche. La révision par l'AFE des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) Sécurité dans les tunnels ferroviaires (STF) et Locomotives et Matériel roulant passagers (LOC&PAS) s'est poursuivie en 2013, y compris l'examen des demandes de cas spécifiques française et britannique.

Les autres exigences spécifiques au tunnel prises en compte dans l'examen et la consultation de la CIG ont été officiellement supprimées par la lettre de la CIG à Eurotunnel du 21 septembre 2012, qui peut être consultée à l'adresse :

<http://www.cigtunnelmanche.fr/Consultation-sur-les-regles-de.html?lang=fr>

- I. **Discussions avec les entreprises ferroviaires et les constructeurs de matériel roulant** – Au cours de l'année de la CIG et le Comité de Sécurité ont engagé des discussions avec des entreprises ferroviaires et des fabricants de matériel roulant sur les exigences qui leur seront appliquées pour obtenir l'autorisation de mise en service de matériel roulant et la certification partie B pour l'exploitation à travers le tunnel. Cet examen détaillé a préparé la voie à la certification partie B qui doit être délivrée à un nouvel opérateur passagers en 2013.
- II. **Participation aux travaux de l'Agence ferroviaire européenne et de ses groupes de travail** – La CIG et le comité de sécurité ont continué à jouer leur rôle à part entière au sein de l'AFE et dans ses différents groupes de travail. Étant donné leurs ressources limitées, la CIG et le comité de sécurité ne peuvent participer directement qu'aux activités qui présentent un intérêt majeur pour eux ; pour ce qui est des autres activités, ils font appel aux liens étroits qu'ils entretiennent avec les experts des autorités de sécurité britannique et française,

ce qui leur permet de se tenir informés. La CIG et le comité de sécurité continuent néanmoins à prendre une part importante dans les réunions du réseau AFE des autorités nationales de sécurité ainsi que dans les groupes de travail et ateliers qui traitent des domaines suivants : méthodes de sécurité communes pour contrôle et supervision ; révision de la STI STF et reconnaissance mutuelle. Au nom de la CIG, les chefs des délégations britannique et française du Comité de Sécurité ont rencontré l'AFE à plusieurs occasions en 2012 pour discuter de l'exigence de capacité de roulement de 30 minutes pour les trains de passagers. En outre, la CIG et le Comité de Sécurité ont continué à porter pleinement attention à tous les questionnaires et sondages reçus de l'AFE et ont produit des réponses exhaustives chaque fois qu'ils ont jugé que la CIG pourrait apporter son expertise et contribuer utilement aux enquêtes de l'agence.

## **F – Évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité**

### **1. Législation nationale – dates de début – disponibilité**

19. La directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires est transposée pour le tunnel par le règlement binational de sécurité du 24 janvier 2007, qui est entré en vigueur le 4 juillet 2008 via le Statutory Instrument 2007-3531 au Royaume-Uni et le décret 2008-748 en France. Le règlement binational a été modifié en 2013 (voir paragraphe 17) et la mise à jour du guide d'application du règlement binational est consultable sur le site de la CIG à l'adresse :

<http://www.cigtunnelmanche.fr/Reglements-et-guides-de-la-CIG,6.html?lang=fr>

20. Les certifications partie A pour Eurostar International (pour une exploitation passagers), DB Schenker et EWSI (pour une exploitation fret), ont expiré en 2012 ce qui a amené les trois entreprises à renouveler leur certification partie B pour le tunnel sous la Manche. Le CIG a traité chacune de ces demandes dans les délais fixés par la réglementation. Les données numériques relatives à la certification et la procédure se trouvent à l'annexe E.

## **G – Surveillance des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure**

22. Le traité de Cantorbéry de 1986 a confié au comité de sécurité du tunnel sous la Manche la responsabilité : de veiller à ce que les règlements et pratiques de sécurité applicables à la liaison fixe soient conformes aux législations nationales et internationale en vigueur ; de faire appliquer lesdites législations ; d'en suivre la mise en œuvre ; et de rendre compte à la Commission intergouvernementale. Le traité stipule également que, aux fins d'assurer sa mission, le comité de sécurité peut solliciter l'aide de l'administration de chacun des gouvernements, de même que l'assistance de tout organisme ou expert de son choix, et que les deux gouvernements doivent accorder au comité de sécurité, ainsi qu'à ses membres et agents, les pouvoirs d'investigation, d'inspection et de prescription nécessaires à l'exercice de ses fonctions. La concession quadripartite stipule que les concessionnaires doivent donner accès à toute partie de la liaison fixe aux personnes dûment agréées par la CIG ou, avec l'aval de celle-ci, par le comité de sécurité, et ce, afin que ces personnes, dans le cadre de leurs fonctions, puissent inspecter la liaison fixe et étudier toute question

relative à la construction ou l'exploitation de cette dernière. Les concessionnaires doivent fournir à ces personnes tous les moyens nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

23. Le large mandat donné au Comité de Sécurité par le traité de Cantorbéry signifie qu'il est chargé de superviser un certain nombre de sujets situés en dehors du cadre des tâches d'autorité de sécurité prévues dans la directive sur la sécurité, en particulier les questions de secours et de sécurité civile. Cela se reflète dans ses activités de surveillance. En 2012, il a été décidé que les groupes de travail spécialisés chargés de la surveillance de la santé et des questions de génie civil et d'équipements fixes seraient supprimés pour permettre aux délégations de mobiliser plus d'expertise sur les questions d'interopérabilité. Si des questions le nécessitent, des groupes ad hoc pourront être créés.

### 1.1 Audits/Inspections/Contrôles

23. Le programme quinquennal d'inspection et d'audit en cours (2009-2014) a été établi pour prendre en compte les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité d'Eurotunnel (SGS). Le programme correspond à la durée de validité du SGS, afin que la CIG puisse assurer sa fonction de surveillance et que le SGS puisse être validé avant qu'Eurotunnel soumette le dossier de renouvellement de son agrément, en 2014.

24. Les méthodes de surveillance suivantes ont été utilisées en 2012:

- Inspections d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires (une liste des sujets traités figure ci-dessous) ;
- Flux d'information – rapports réguliers d'Eurotunnel tels que les rapports journaliers de l'Operations Duty Manager (ODM); résumés mensuels des incidents et performance de sécurité; comptes-rendus du Comité de Sécurité Concession; Operating Performance reports etc ;
- Informations obtenues à partir des enquêtes sur les incidents et accidents
- Rapports d'audit (internes et externes) ;
- Réunions ad hoc entre Eurotunnel et les experts du Comité de Sécurité
- Réunions avec les entreprises ferroviaires ;
- Information d'Eurotunnel concernant l'interface avec les entreprises ferroviaires et la gestion des changements.

### 1.2 Aspects de vigilance/points sensibles à suivre par l'autorité de sécurité...

26. Les inspections au cours de l'année a donné lieu à 7 recommandations qui ont été officiellement communiquées à Eurotunnel (et le cas échéant aux entreprises ferroviaires) par le Comité de Sécurité, notamment :

- Adopter une pratique consistant à raccorder tous les câbles qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire ;
- Le guide à l'intention des équipages de trains qui couvre des procédures d'évacuation variées devra être modifié pour inclure des procédures couvrant une gamme d'incidents Nucléaires, Radiologiques, Biologiques, Chimiques, Explosions (NRBC(E)) ;

- Le matériel qui va remplacer les appareils respiratoires autonomes existants à bord des navettes transportant des passagers doit offrir à ses utilisateurs au moins le même niveau de protection que l'ancien matériel.

27. Les recommandations ont été ajoutées à un tableau de suivi consolidé des recommandations pour permettre au Comité de Sécurité de surveiller et examiner avec Eurotunnel ses progrès dans la mise en œuvre de mesures appropriées pour y répondre.

## 2. Description de la couverture des aspects juridiques dans les rapports annuels des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure - disponibilité des rapports annuels avant le 30 juin [conformément à l'article 9 (4) de la directive sur la sécurité ferroviaire]

28. Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont fait rapport de leurs activités en conformité avec les exigences de l'article 9.4 et de l'annexe I de la directive de sécurité ferroviaire. Bien que les rapports de EWSI, DB Schenker et Europorte Channel aient été reçus après le 30 juin, cette transmission tardive n'a pas empêché la CIG de préparer son rapport.

## 3. Inspections

29. L'activité d'inspection planifiée a continué à se fonder sur les domaines identifiés par les experts du Comité de Sécurité au cours de leur analyse du SGS d'Eurotunnel. Toutefois, le plan d'inspection prévoit une certaine souplesse pour répondre à des préoccupations révélées par les activités d'Eurotunnel au cours de l'année.

30. Au total, 7 inspections ont été effectuées par les experts du Comité de Sécurité sur les sujets suivants :

- L'état des groupes électrogènes de secours sur le terminal français ;
- L'équipement de la traversée-jonction à l'extrémité britannique du tunnel sous la Manche ;
- Les systèmes de télécommunications du gestionnaire de l'infrastructure ;
- La préparation du gestionnaire d'infrastructure à un incident NRBC(E), sur chacun de ses terminaux (deux inspections) ;
- Les réponses du gestionnaire d'infrastructure aux recommandations d'inspection antérieures relatives au génie civil ;
- Les rôles et les responsabilités des Agents de Feu d'Eurotunnel.

31. Le Comité de Sécurité a aussi continué de surveiller la mise en œuvre et le contrôle par Eurotunnel des quatre nouvelles stations de lutte contre l'incendie dans le tunnel. En particulier, le Comité de Sécurité a demandé des assurances concernant

1. les spécifications de la conception et des équipements du système de mise à la terre de la caténaire ;
2. les nouvelles procédures pour les services de réponse d'urgence, telles que la manière dont les urgences sont communiquées ;
3. l'introduction d'un commutateur manuel de mise à la terre de la caténaire, et les procédures correspondantes.

32. Enfin, le Comité de Sécurité a travaillé avec Eurotunnel pour contrôler le changement du sous-traitant de la première ligne de réponse d'urgence qui a eu lieu le 31 décembre 2012. Pour ce faire, il a été demandé à Eurotunnel les détails du plan de formation pour le nouveau personnel d'intervention, et la confirmation que le nouveau sous-traitant pourrait mener les actions requises de lui en matière de sécurité et de gestion de la sécurité. La surveillance de ce changement s'est poursuivie en 2013.

#### 4. Audits

33. En 2012, Eurotunnel a effectué 28 audits internes. alors que les quatre entreprises ferroviaires ont entrepris 10 audits internes au total sur des sujets tels que la déclaration des incidents, la gestion documentaire et la gestion des changements.

34. Eurotunnel a également participé à des audits entrepris par DB Schenker et Europorte Channel afin d'acquérir une compréhension des procédures des entreprises ferroviaires applicables, respectivement, aux dépôts et au transport de marchandises dangereuses

35. Au nom de la CIG, l'autorité nationale de sécurité française, l'EPSF, a entrepris un audit de la mise en œuvre et de l'efficacité du système mis en place par Eurotunnel pour produire et gérer la documentation de sécurité.

#### 5. Résumé des mesures et actions correctives pertinentes (modification, révocation, suspension, avertissement important, etc) liées aux aspects de sécurité à la suite de ces audits/inspections

36. Globalement, le programme d'inspection pour 2012 et les autres activités de surveillance et de contrôle menées au cours de l'année ont fourni des données suffisantes pour conclure que, même si la vigilance doit s'exercer constamment, l'exploitation de la liaison fixe a continué d'être raisonnablement sûre – aucune mesure corrective n'a été mise en oeuvre.

#### **H – Compte-rendu de l'application de la méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques**

37 Dans le cadre de sa demande de certificat partie B pour exploiter des trains de voyageurs dans le tunnel sous la Manche, il a été demandé à DB Schenker de procéder, conformément à la MSC, à une évaluation des risques liés à l'évacuation de deux unités de 200 m de longueur, par comparaison avec la configuration actuelle de trains utilisés (une unité de longueur 400 m). La CIG a utilisé l'évaluation de DB Schenker, ainsi que le rapport produit par le *Rail Safety and Standards Board* agissant comme évaluateur de sécurité indépendant, lors de sa décision sur la demande de DB pour la certification, dont l'examen s'est poursuivi en 2013.

38 En 2012, Eurotunnel a enlevé les toitures de protection d'origine (pagodes) sur un des types de navettes utilisées pour transporter des poids-lourds. Conformément à la MSC, Eurotunnel a réalisé une évaluation des risques liés à la modification des wagons, et a demandé à Certifer de produire une évaluation de sécurité indépendante. Le rapport de Certifer a été pris en compte en juillet 2012 par la CIG, agissant en tant qu'autorité de sécurité nationale, lorsqu'elle a décidé d'autoriser la mise en service des véhicules modifiés

## **I – Conclusions de la CIG à propos de l’année 2012 – Priorités**

39 . Le tunnel sous la Manche est d’une immense importance. Il est utilisé chaque année par plus de vingt millions de passagers routiers et ferroviaires entre la Grande-Bretagne et la France et il relie la Grande-Bretagne au réseau de lignes à grande vitesse du reste de l’Europe. L’exploitation de ce tunnel sous-marin de 50 kilomètres de long pose des problèmes de sécurité spécifiques, notamment en cas d’incendie ou de panne immobilisant les passagers pendant de longues heures. Il est donc pleinement justifié qu’une attention particulière soit portée aux règles de sécurité qui s’appliquent à la liaison fixe.

40. Les questions prioritaires pour l’avenir sont les suivantes :

- la publication et la notification en termes clairs de toutes les règles techniques et de sécurité applicables au tunnel, de sorte que leur alignement avec les directives d’interopérabilité et de sécurité en vigueur puisse être démontré ;
- l’examen des demandes d’autorisation de nouveaux matériels roulants de fret et de passagers et les demandes de certification des entreprises ferroviaires proposant de lancer de nouveaux services dans le tunnel ;
- l’examen de nouvelles méthodologies d’évacuation en tunnel, soutenues par les meilleures données scientifiques et expertises techniques ;
- l’application continue au tunnel sous la Manche du droit européen existant et nouveau, y compris les exigences relatives à la sécurité, l’interopérabilité et la reconnaissance mutuelle découlant des travaux de l’Agence ferroviaire européenne ou la poursuite du développement du système européen des spécifications techniques d’interopérabilité, en particulier les STI STF et LOC&PAS ;
- le développement et la mise en application d’une stratégie de surveillance axée sur les risques portant sur l’infrastructure et l’exploitation du matériel roulant, conformément à la méthode de sécurité commune pour la surveillance ;
- la préparation aux incidents graves de sécurité et de sûreté, notamment au moyen de l’exercice annuel testant le plan d’urgence binational, lequel forme le cadre de coopération des organismes de secours et d’urgence des deux pays en cas d’accident ou d’incident dans le tunnel.

## **J – Source des informations**

41. Les sources suivantes ont été utilisées lors de la rédaction du présent rapport :

- Rapport annuel d’Eurotunnel sur la santé et la sécurité pour l’année 2012
- Rapport annuel d’Europorte Channel sur la sécurité pour 2012
- Rapport annuel d’Eurostar sur la sécurité pour 2012
- Rapport annuel d’EWSI sur la sécurité pour 2012
- Rapport annuel de DB Schenker sur la sécurité pour 2012

## **K - Annexes**

ANNEXE A : Informations relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises de transport ;

ANNEXE B : Structure et relations de la CIG ;

ANNEXE C : Chiffres des indicateurs de sécurité communs (fichier Excel séparé);

ANNEXE C1 : Incidents relatifs à la sécurité intégrés aux rapports précédemment publiés par le comité de sécurité.

ANNEXE D : Principaux changements législatifs et réglementaires

ANNEXE E : Délivrance des certifications et autorisations – données chiffrées

## **ANNEXE A : Informations relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises de transport**

### **A.1 Plan du réseau**

Des plans de réseau représentant la disposition des terminaux britannique et français, ainsi qu'un plan schématique des tunnels ferroviaires – y compris les deux traversées-jonctions – sont inclus au verso.

### **A.2 Information concernant Eurotunnel, gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe transmanche**

Nom : Eurotunnel

Adresse : Terminal français, Eurotunnel, BP 69, 62904 Coquelles CEDEX, France

Site web : [www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com)

**Lien vers le document de référence de réseau – version française :**

<http://www.eurotunnelgroup.com/assets-fr/Le-Groupe/Profil/Notre-Metier/2012DocReferenceReseauET/>

**Date de début d'activité commerciale :** mai 1994 ;

**Longueur totale de lignes :** 159 km de lignes principales et 50 km de lignes secondaires ;

**Écartement de voie :** standard UIC ;

**Longueur de lignes électrifiées :** toutes les lignes, principales et secondaires, sont électrifiées ;

**Tension :** 25 000 volts, courant alternatif ;

**Longueur totale de lignes à voie double et à voie unique :** 100 % de lignes à voie double ;

**Longueur totale de lignes à grande vitesse :** 108 km ;

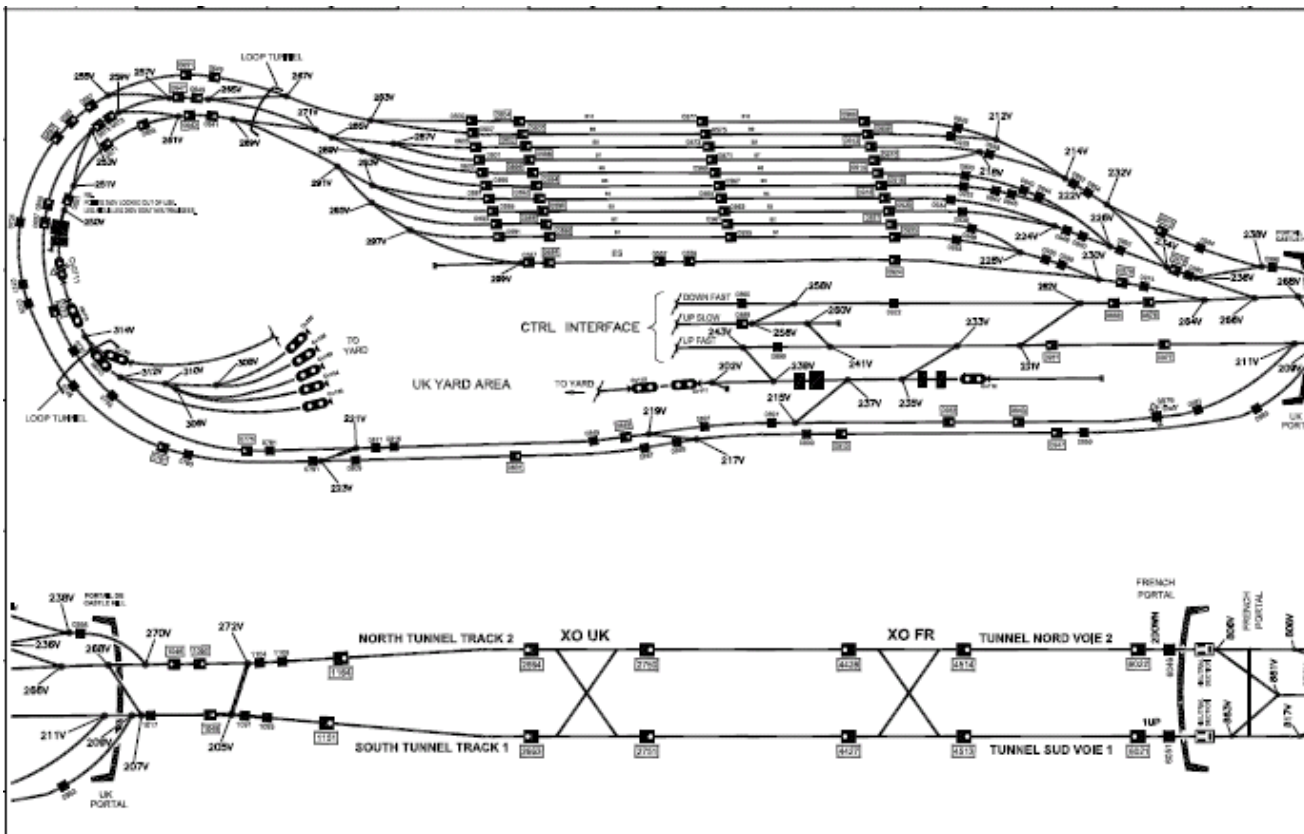
**Système de signalisation (équipement ATP) utilisé :** TVM 430 ;

**Nombre de passages à niveau :** aucun sur les lignes principales ;

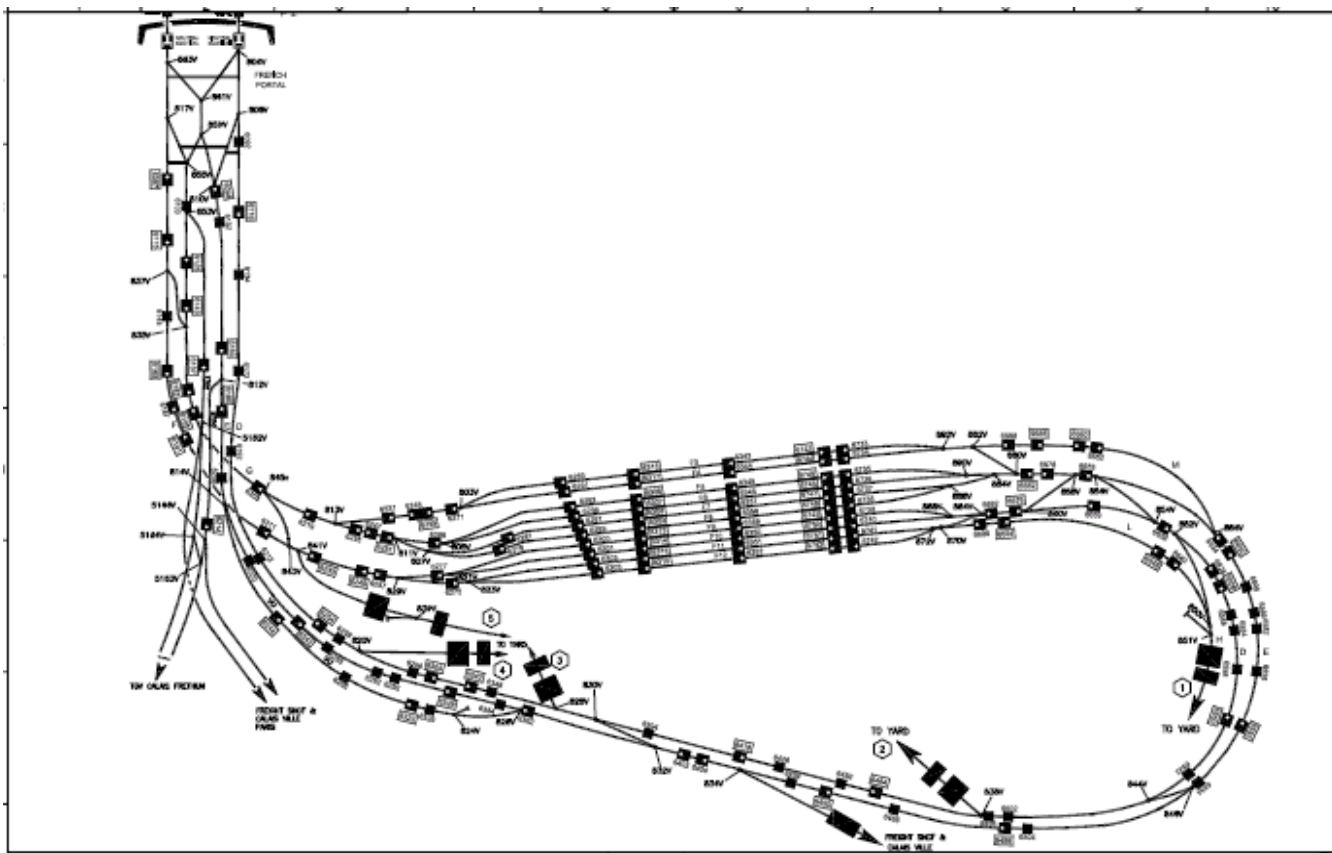
**Nombre de signaux :** 655.



**Plan de réseau représentant la disposition du terminal britannique et des tunnels ferroviaires**



**Plan de réseau représentant la disposition du terminal français**



### A.3 Informations relatives aux entreprises de transport ferroviaire

Les entreprises de transport ferroviaire qui ont utilisé la liaison fixe en 2012 sont les suivantes :

**Nom :** DB Schenker Rail (UK) Ltd

**Adresse :** Lakeside Business Park  
Carolina Way  
Doncaster  
South Yorkshire  
DN4 5PN  
Royaume-Uni

**Site web :** [www.rail.dbschenker.co.uk](http://www.rail.dbschenker.co.uk)

---

**Nom :** Eurostar International Ltd

**Adresse :** Times House  
Bravingtons Walk  
Regent Quarter  
London  
N1 9AW

**Site web :** [www.eurostar.com](http://www.eurostar.com)

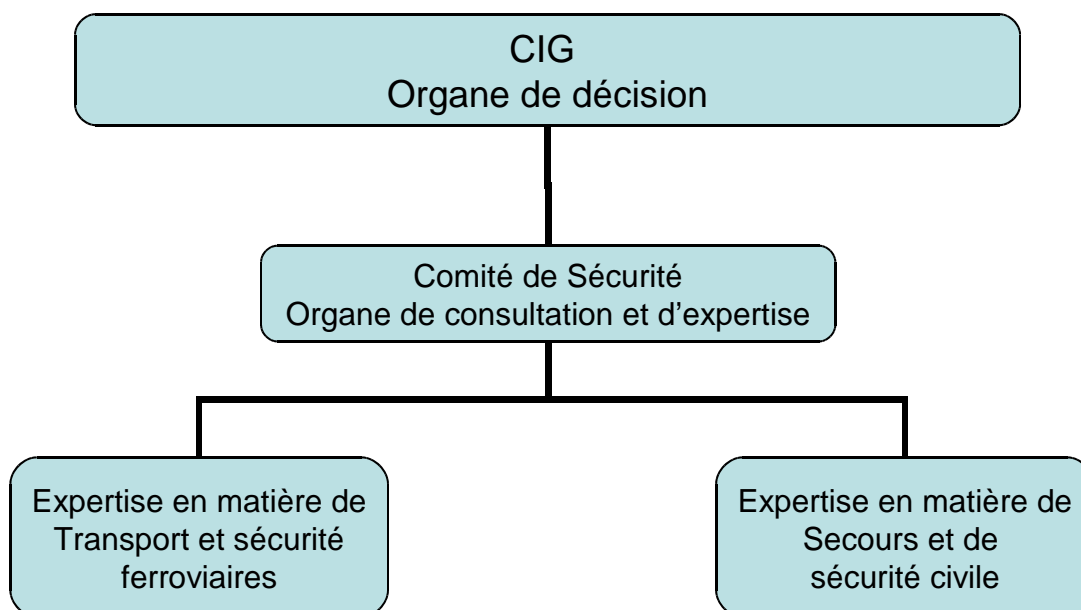
---

**Nom :** Europorte Channel

**Adresse :** Tour de Lille  
60 Bd de Turin  
Euralille  
59777 Lille  
France

**Site web :** [www.europorte.com](http://www.europorte.com)

## ANNEXE B : STRUCTURE ET RELATIONS DE LA CIG



Chaque gouvernement nomme la moitié des membres siégeant à la CIG, laquelle comprend quatorze membres, dont au moins deux représentants du comité de sécurité du tunnel sous la Manche (CS).

La composition du comité de sécurité du tunnel sous la Manche est définie en vertu d'un accord entre les deux gouvernements, chacun d'entre eux nommant la moitié de ses membres. En 2012, le Comité de Sécurité est composé de dix membres et son travail a été appuyé par 28 conseillers, inspecteurs et auditeurs.

## **ANNEXE C : CHIFFRES DES INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS**

Les chiffres des indicateurs de sécurité communs pour l'année 2011, sont présentés dans un fichier « Excel » distinct.

**ANNEXE D: Modifications importantes apportées aux dispositions législatives, réglementaires et administratives**

	<b>Référence juridique ou code Notif-IT</b>	<b>Date d'entrée en vigueur de la législation</b>	<b>Raison de l'introduction (Précisez aussi s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)</b>	<b>Description</b>
<b>Législation nationale générale sur la sécurité ferroviaire</b>				
Législation relative à l'autorité de sécurité nationale	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Législation relative aux organismes notifiés, contrôleurs, organismes tiers pour l'enregistrement, l'inspection, etc.	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
<b>Règles nationales relatives à la sécurité ferroviaire</b>				
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des EF	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des GI	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux détenteurs de wagons	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux entités chargées de l'entretien	AUCUNE	N/A	N/A	N/A

Règles concernant les exigences applicables aux ateliers de maintenance	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles nationales de sécurité applicables aux EF* et règles de sécurité applicables à d'autres acteurs du secteur ferroviaire	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié, y compris les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre EF, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire, y compris les règles relatives aux procédures de signalisation et de trafic	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles définissant les exigences applicables aux règles internes d'exploitation supplémentaires (statuts de la société) qui doivent	AUCUNE	N/A	N/A	N/A

être établies par les GI et les EF				
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches de sécurité essentielles, y compris les critères de sélection, l'aptitude sur le plan médical, la formation professionnelle et la certification	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents, y compris les recommandations	AUCUNE	N/A	N/A	N/A

**ANNEXE E: Évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité – Données numériques**

E.1 Certificats de sécurité au titre de la directive 2004/49/CE

<p>A. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence.</p> <p>B. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».</p>		<p>Nombre total de certificats</p>	<p>Nombre de certificats Partie A dans ERADIS</p>	
<p>E.1.1. Nombre de certificats de sécurité Partie A délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2012</p>		<p>0</p>		
<p>C. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence</p> <p>D. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».</p>		<p>Nombre total de certificats</p>	<p>Nombre de certificats Partie B dans ERADIS</p>	
<p>E.1.2. Nombre de certificats de sécurité Partie B délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2012</p>	<p>Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre</p>			
	<p>Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans un autre État membre</p>	<p>4</p>		



Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie A reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés			A	R	P
E.1.3. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie A</b> présentées par des entreprises ferroviaires en 2012		Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie B reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés			A	R	P
E.1.4. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie B</b> présentées par des entreprises ferroviaires en 2012	dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	1
		Certificats renouvelés	3	0	0

A = demande acceptée; le certificat est déjà délivré

R = demandes rejetées; aucun certificat n'a été délivré

P = dossier en suspens; aucun certificat n'a été délivré jusqu'à présent

Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS et retirés à la fin de l'année de référence	Nombre total de certificats retirés en 2012	Nombre de certificats retirés d'ERADIS (dont le retrait a eu lieu en 2012)
E 1.5 Nombre de certificats Partie A retirés au cours de l'année de référence	0	0
E 1.6 Nombre de certificats Partie B retirés au cours de l'année de référence	0	0

E.1.7. Liste des pays où les EF qui ont demandé un certificat de sécurité Partie B dans votre État ont obtenu leur certificat de sécurité Partie A

Nom de l'EF	État membre où le certificat de sécurité Partie A a été délivré
English Welsh and Scottish Railway International Ltd	Royaume-Uni
DB Schenker Rail (UK) Limited	Royaume-Uni
Eurostar International Limited	Royaume-Uni
Europorte Channel	France

E.2. Agréments de sécurités au titre de la directive 2004/49/CE

Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».	Nombre total d'agréments de sécurité		
E.2.1. Nombre d'agréments de sécurité valables délivrés à des gestionnaires de l'infrastructure au cours de l'année de référence et des années précédentes et valables à la fin de l'année 2012	1		

Aide: Veuillez fournir des informations sur les demandes d'agrément de sécurité reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux agréments ou pour des agréments existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés.		A	R	P
E.2.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité présentées par des gestionnaires de l'infrastructure en 2012	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0	0
	Agréments renouvelés	0	0	0

A = demande acceptée; l'agrément est déjà délivré

R = demandes rejetées; aucun agrément n'a été délivré

P = dossier en suspens; aucun agrément n'a été délivré jusqu'à présent

E.2.3 Nombre d'agréments de sécurité retirés au cours de l'année de référence	0
---	---

### E.3. Aspects de procédure – Certificats de sécurité Partie A

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité <b>Partie A</b> en 2012 pour les entreprises ferroviaires				
		N/A	N/A	N/A

### E.4. Aspects de procédure – Certificats de sécurité Partie B

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité <b>Partie B</b> en 2012 pour les entreprises ferroviaires	dont la partie A a été délivrée dans votre État membre	N/A	N/A	N/A
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	116 jours	N/A	N/A

### E.5. Aspects de procédure – Agréments de sécurité

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un agrément de sécurité en 2012 pour les GI				
		N/A	N/A	N/A