

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

ELEMENTS INDICATIFS DETAILLES SUR LE REGLEMENT BINATIONAL DE TRANSPOSITION AU TUNNEL SOUS LA MANCHE DES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE EUROPEENNE 2004/49 SUR LA SECURITE DANS LES CHEMINS DE FER COMMUNAUTAIRES Y COMPRIS UN GUIDE A L'ATTENTION DES DEMANDEURS DE CERTIFICATIONS DE SECURITE OU D'UN AGREMENT DE SECURITE POUR LA LIAISON FIXE

Introduction

1. Le règlement binational de transposition de la Directive 2004/49 de la Communauté européenne a été signé le 24 janvier 2007, a pris force de loi en France et au Royaume Uni le 4 juillet 2008. Bien que la procédure de mise en œuvre juridique du règlement varie dans chacun des deux pays, sa rédaction reste identique dans sa version française et dans sa version britannique, tout en tenant compte des contraintes de la traduction. Le dit règlement, en annexe 1 du présent document, fixe les obligations des Concessionnaires du Tunnel sous la Manche en qualité de gestionnaires d'infrastructure et celles des entreprises ferroviaires qui utilisent le tunnel. Les dispositions transitoires décrites au paragraphe 40 ci-après, signifient que le régime exigé par le règlement binational prend effet à l'issue d'une période déterminée. En publiant le présent guide¹, la Commission intergouvernementale s'acquitte de l'obligation à laquelle elle est tenue en vertu de l'article 29 du règlement binational.

Les acteurs principaux et leur rôle

2. La Commission intergouvernementale (CIG), établie par l'article 10 du Traité de Cantorbéry (1986), est l'Autorité de sécurité (AS) pour la Liaison Fixe Transmanche en conformité avec l'article 3g et l'article 16 de la Directive 2004/49/CE, et les articles 2 et 4 du règlement binational. Conformément aux articles 16, 10 et 11 de la Directive et aux articles 4 et 22 à 55 du règlement, la CIG a la responsabilité de délivrer les certificats et l'agrément de sécurité. Le Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche, établi par l'article 11 du Traité de Cantorbéry apporte son concours expert à la CIG dans l'instruction des demandes de certificat et d'agrément.

3. Les responsabilités de la CIG sont décrites au chapitre 2 du règlement binational. Conformément aux articles 17 à 21 du règlement binational, la CIG s'assure que les règles de sécurité unifiées applicables à l'exploitation de la Liaison fixe, sont consultables. Eurotunnel est requis, selon les termes de son document de référence de réseau décrits dans l'article 5 de l'annexe au décret n°2006-263 du 1^{er} mars 2006 (règlement binational signé le 25 octobre 2005) de mettre les règles dont ils assument la responsabilité à la disposition des entreprises ferroviaires intéressées par le statut de nouvel entrant pour utiliser la section commune (c'est à dire la voie ferrée de la liaison fixe). Les entreprises ferroviaires désireuses de prendre connaissance des règles, qui ont été notifiées auprès de la commission européenne par la CIG sont invitées à contacter la CIG à l'une ou l'autre des adresses figurant à la fin du présent guide.

4. Les responsabilités du gestionnaire d'infrastructure (les Concessionnaires) sont exposées dans les articles 12 et 13 du règlement binational et celles des entreprises ferroviaires utilisatrices de la section commune dans les articles 14 et 15.

5. Le rôle des organismes d'enquête sur les accidents est décrit dans les articles 67 et 68 qui complètent les informations sur leurs rôles déjà établis par les législations nationales

¹ Dans le présent document « paragraphe » fait référence à un paragraphe de ce document ; Article (avec un A majuscule) fait référence à un Article de la directive ou du Traité de Cantorbéry et « article » fait référence à un article du règlement binational.

- en France: Loi n° 2002-3 du 03 Janvier 2002 et Décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié
- au Royaume Uni: The Railways (Accident Investigation and Reporting) Regulations (2005)

La référence à l'article 70 doit être notée car elle requiert la notification des accidents et incidents auprès des organismes d'enquête (voir Annexe 4)

Demande d'agrément de sécurité

6. Le règlement exige que les Concessionnaires obtiennent un agrément de sécurité délivré par la Commission intergouvernementale afin de gérer et d'exploiter le système ferroviaire de la Liaison Fixe (article 27). Cet agrément concerne toutes leurs activités liées à la sécurité, y compris la maintenance et l'exploitation de l'infrastructure ainsi que l'exploitation et l'entretien des services de navettes qui font partie de la Concession. L'agrément de sécurité confirme que la Commission intergouvernementale a accepté le système de gestion de la sécurité (SGS) des Concessionnaires, comme fondement acceptable sur lequel s'appuie une exploitation sûre du système ferroviaire, et que les dispositions prises par les Concessionnaires pour garantir la conformité à des obligations spécifiques de sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation, sont également acceptables.

7. Toute demande d'agrément de sécurité doit comprendre le document sur le système de gestion de la sécurité (SGS) ainsi que, lorsque le SGS n'est pas suffisamment renseigné, les documents démontrant que les mesures spécifiques prises par les Concessionnaires sont acceptables.

8. Le SGS doit présenter les caractéristiques suivantes :

- * il décrit les méthodes utilisées par les Concessionnaires pour maîtriser les risques associés à toutes leurs activités liées à la sécurité ;

- * il tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires opérant simultanément dans les limites du système ferroviaire ;

- * il prend en compte tous les éléments qui figurent en annexe 1 du règlement binational (extraits de la Directive 2004/49) et les « descriptions détaillées » spécifiées par la CIG (qui figurent ci-après en annexe 2 du présent guide) ;

- * il constitue un document utilisable au sein de l'entreprise comme document de référence sur les principes d'une exploitation sûre ;

- * c'est un reflet honnête de la réalité des pratiques existantes et servira ensuite de référentiel pour les audits externes et les inspections qui vérifieront qu'il en est bien ainsi.

- * il est suffisamment détaillé et intelligible, mais il s'agit d'un document qui décrit des principes tandis que les procédures nécessaires qui peuvent changer au fil du temps, sont détaillées dans les documents qui l'accompagnent sans qu'il soit nécessaire de modifier les principes exposés dans le système de gestion de la sécurité.

9. Le document SGS présenté est évalué par des experts qui conseillent la CIG, afin de vérifier que les « descriptions détaillées » en annexe 2 ci-après, sont bien prises en compte et que les exigences des articles 22 à 26 du règlement sont respectées. Ces articles 22 à 26 mettent l'accent sur l'acceptabilité de mesures relatives à la gestion des modifications et de mesures donnant l'assurance que les entreprises ferroviaires utilisatrices de la section commune puissent l'utiliser conformément aux STI applicables et aux règles de sécurité unifiées et notifiées.

10. Les Concessionnaires doivent soumettre à la CIG une demande formelle d'agrément, dans les délais spécifiés (voir § 40 ci-dessous sur les dispositions transitoires et le calendrier). La demande est soumise à l'une ou l'autre des adresses qui figurent à la fin du présent guide. La demande doit être accompagnée du document SGS et des autres documents nécessaires qui démontrent la pertinence des mesures spécifiques prises par les Concessionnaires. Les documents doivent normalement être produits à la fois en langue française et en langue anglaise, mais sous réserve d'une demande expresse la CIG

peut accepter que certains des documents accompagnant le SGS ne soient remis que dans la langue originale. L'instruction de la demande peut donner lieu à discussion entre les Concessionnaires et les experts conseillers de la CIG et déboucher sur des demandes d'informations complémentaires. La CIG statue sur la demande dans les meilleurs délais et dans tous les cas, au plus tard quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies. L'agrément est accordé pour une période clairement précisée et au plus égale à cinq ans.

Procédures à suivre après la délivrance de l'agrément de sécurité

11. Il est admis qu'au cours de la période de validité de l'agrément de sécurité, des modifications substantielles pourront être apportées à l'infrastructure, à la signalisation, à l'approvisionnement en énergie, au matériel roulant ou aux principes et méthodes applicables à l'exploitation et à l'entretien. Il est important de préciser que dans le cas où de telles modifications seraient apportées, l'agrément de sécurité pourra être réexaminé.

12. Après la délivrance de l'agrément de sécurité, les Concessionnaires informeront la Commission intergouvernementale si des « modifications substantielles » relatives à leur mode opératoire sont proposées et si elles sont suffisamment significatives pour avoir des conséquences importantes sur la gestion de la sécurité par les Concessionnaires, sur les principes de sécurité ou les méthodes de sécurité mis en oeuvre dans les limites de la Liaison Fixe ou sur le niveau de sécurité de la Liaison Fixe tel qu'il est décrit dans les documents qui ont servi à obtenir l'agrément. La CIG travaille actuellement avec le C.S. pour établir des procédures permettant d'identifier de telles modifications substantielles. Un système « qualification par critères » est utilisé dans le cadre de l'évaluation en cours du nouveau « référentiel de sécurité »

13. On entend par « modification substantielle » toute modification qui pourrait affecter de façon significative la sécurité de la Liaison Fixe. Les modifications suivantes pourraient être substantielles :

* l'introduction d'une activité d'un type totalement nouveau, d'un nouveau type de matériel roulant ou d'un nouveau type de système technique qui n'a jamais, auparavant, fait l'objet d'une autorisation sur la Liaison Fixe.

* des modifications significatives apportées aux équipements et systèmes techniques existants, au matériel roulant en service, aux méthodes d'exploitation ou d'entretien en vigueur ou aux dispositions existantes de gestion de la sécurité et aux activités pour lesquelles l'agrément a été délivré.

14. Voici quelques exemples de ce qui serait considéré comme une modification substantielle de l'infrastructure : nouvelles voies d'embranchement, nouveaux quais, ponts, passages à niveau ou tunnels, nouveaux systèmes de signalisation, construction de nouveaux soubassements de voie, nouveaux systèmes électroniques de commandes ou modifications significatives des systèmes de commandes existants, nouveaux systèmes d'alimentation en énergie ou modifications substantielles des systèmes d'approvisionnement en énergie existants. Voici quelques exemples de ce qui serait considéré comme une modification substantielle de l'exploitation et de l'entretien : modifications notables des pas de maintenance de l'infrastructure critique pour la sécurité, introduction de nouveaux systèmes automatisés de réalisation de travaux dans des opérations critiques pour la sécurité ou la maintenance.

15. En cas de doute sur le fait de déterminer si une modification est suffisamment significative pour être considérée comme « substantielle » il convient d'en référer à la CIG.

16. Lorsque les Concessionnaires proposent de telles modifications ils doivent procéder à une évaluation permettant de s'assurer que le niveau de sécurité global n'est pas abaissé et, que lorsque c'est raisonnablement possible, il est amélioré.

17. L'objet de cette obligation de notifier à la CIG toute modification substantielle, est de garantir que seules les parties concernées de l'agrément de sécurité, et non l'ensemble du dossier, sont réexaminées en cas de changement significatif des activités (liées à la sécurité) couvertes par l'agrément délivré. Si la CIG juge les modifications suffisamment substantielles, elle peut exiger des Concessionnaires qu'ils soumettent une demande d'agrément révisée.

18. Si les modifications substantielles proposées requièrent une autorisation de mise en service, la procédure de demande d'une telle autorisation devra être conduite par les Concessionnaires indépendamment de la soumission d'une demande de révision de leur agrément de sécurité.

19. La CIG peut également exiger la révision de l'agrément de sécurité si la modification du cadre réglementaire est suffisamment importante pour nécessiter un réexamen de l'agrément (article 35). Les Concessionnaires devront prendre en compte le nouvel environnement réglementaire et modifier en conséquence les documents qui avaient servi à obtenir l'agrément d'origine. Le cas échéant, la demande révisée suivra la même procédure d'instruction que la demande d'origine. En accordant un agrément révisé, la CIG déterminera s'il couvre la même période que celle de l'agrément d'origine.

20. Après délivrance de l'agrément, la CIG observera les performances des Concessionnaires. Si elle constate une non-conformité par rapport aux conditions pour lesquelles l'agrément de sécurité a été délivré, la CIG peut décider d'intervenir (article 36). L'intervention de la CIG est précédée par un débat avec les Concessionnaires mais peut conduire à modifier, limiter, suspendre ou retirer l'agrément. Le cas échéant, les entreprises ferroviaires en sont informées.

Certification de sécurité

21. Aucune entreprise ferroviaire ne peut emprunter la Liaison Fixe à moins de détenir un certificat de sécurité. Les entreprises ferroviaires devront avoir obtenu deux certifications pour pouvoir emprunter la section commune – une certification partie A délivrée par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu et une certification partie B délivrée par la CIG.

22. La certification partie A délivrée à une entreprise ferroviaire est valable dans toute la Communauté pour des systèmes de transport ferroviaire équivalents. Les entreprises ferroviaires qui demandent une certification afin de pouvoir opérer sur la section commune doivent avoir déjà déposé une demande pour obtenir une certification partie A ou être en possession de la partie A. Il est inutile d'attendre d'être en possession de la partie A pour déposer une demande de certification partie B. Néanmoins, la certification partie B accordée par la CIG sera fonction de l'obtention de la certification partie A et de sa validité. La certification partie B sera accordée exclusivement pour des activités de transport ferroviaire équivalentes à celles spécifiées dans la certification partie A détenue.

23. La certification partie B accordée par la CIG à une entreprise ferroviaire confirme l'acceptation des dispositions prises par cette entreprise en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une utilisation en toute sécurité de la Liaison Fixe.

24. L'Union Européenne a publié le 13 juin 2007 le règlement 653/2007 qui impose à toutes les entreprises ferroviaires en Europe d'utiliser un formulaire commun lorsqu'elles présentent une demande de certificat de sécurité. Ce règlement a été publié au JOUE du 14 Juin 2007 sous la cote L 153 pages 9 à 24.

Le formulaire commun peut être utilisé pour déposer une demande auprès de la CIG. La CIG instruit les demandes déposées sous forme électronique ou au moyen d'un dossier papier. Dans le cas de documents de taille importante il est préférable de les soumettre sous les deux formes : électronique et dossier papier. La demande est à déposer à l'une ou l'autre des adresses précisées à la fin de ce guide d'application.

25. Lors de sa demande, l'entreprise ferroviaire doit présenter la preuve qu'elle est en possession d'une certification partie A ou qu'elle a une demande en cours. Mais avant de délivrer la certification partie B la CIG demandera à ce que lui soit présentée une copie (pas l'original) de la certification partie A et à être informée du fait que la certification partie A existante couvre les opérations envisagées dans le cadre de la certification partie B. Les entreprises ferroviaires doivent également apporter la preuve des mesures prises pour satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une utilisation sûre de la section commune comprenant entre autres :

* des informations sur les STI ou parties de STI pertinentes, et le cas échéant sur les règles de sécurité unifiées et les autres règles applicables aux opérations des entreprises ferroviaires, à leur personnel et à

leur matériel roulant ainsi que la manière dont la conformité avec ces règles a été atteinte par le Système de Gestion de la Sécurité du demandeur.

* des informations sur les différentes catégories de personnel de l'entreprise, y compris la preuve de la façon dont ce personnel satisfait aux exigences des règles de sécurité et des STI pertinentes, et la preuve qu'il a été dûment certifié (s'il existe une obligation réglementaire pour cette catégorie de personnel).

* des informations sur les différents types de matériels roulants utilisés, la preuve qu'ils satisfont aux exigences des règles de sécurité et des STI pertinentes, et la preuve qu'ils ont reçu toute autorisation exigée pour être en conformité avec les exigences réglementaires.

* des informations sur la formation des conducteurs de train, du personnel de bord et des autres personnels s'acquittant de tâches essentielles pour une exploitation sûre qui précisent leur connaissance des règles de sécurité pertinentes, des STI et des procédures à suivre en cas d'urgence dans le Tunnel sous la Manche.

Ces informations doivent prendre en compte les descriptions détaillées spécifiées par la CIG (qui figurent en annexe 3 à ce guide). Les « informations supplémentaires » demandées par la CIG et mentionnées à l'article 47 du règlement binational comprennent une description de la façon dont le SGS assure le respect des exigences spécifiques nécessaires à une utilisation sûre de la section commune.

26. Les entreprises ferroviaires doivent soumettre leur demande formelle à la CIG pour la certification partie B dans les délais spécifiés (voir § 40 ci-après concernant les dispositions transitoires et le calendrier). Cette demande est accompagnée des documents décrits au paragraphe 25 ci-dessus. Les documents soumis doivent normalement l'être à la fois en langue française et en langue anglaise, mais la CIG peut accepter, sous réserve d'une demande expresse, que certains des documents d'accompagnement ne soient remis que dans l'une des deux langues française ou anglaise. L'instruction de la demande peut donner lieu à discussion entre les entreprises ferroviaires et les experts conseillers de la CIG et déboucher sur des demandes d'informations complémentaires. La CIG statue sur les demandes dans les meilleurs délais et dans tous les cas, au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises auront été obtenues. La CIG sollicite l'avis des Concessionnaires sur la demande de certification. La certification partie B est délivrée pour une durée clairement précisée d'au plus cinq ans. Les entreprises ferroviaires doivent, à la demande des Concessionnaires, présenter leur certification partie B afin de prouver qu'ils sont certifiés pour opérer sur la Liaison Fixe (voir article 45).

Procédures à suivre après la délivrance de la certification de sécurité

27. Il est admis qu'une entreprise ferroviaire pourrait souhaiter modifier sa méthode d'exploitation au fil du temps. Lorsque l'entreprise ferroviaire propose de tels changements, elle effectue une évaluation pour s'assurer que le niveau global de sécurité n'est pas abaissé et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, s'en trouve amélioré. Après la délivrance de la certification de sécurité – partie B, l'entreprise ferroviaire doit informer la Commission intergouvernementale de toute « modification importante » proposée dans ses conditions d'exploitation, si elle est suffisamment significative pour avoir des conséquences importantes sur les documents à partir desquels la certification a été accordée.

28. L'article 51 du règlement fait obligation aux Entreprises Ferroviaires en possession d'une certification partie B du tunnel sous la Manche d'informer la CIG de toute modification importante des conditions de leur certification partie A. Les « modifications importantes » incluent l'introduction de nouveaux types de matériel roulant dans la Liaison Fixe ou l'engagement de nouvelles catégories de personnel. L'introduction de nouveau matériel roulant nécessitera de suivre les procédures décrites aux paragraphes 36 et 37 ci-dessous en plus de modifications probables à la documentation fournie comme fondement à la certification de sécurité partie B, qui par voie de conséquence deviendront, elles aussi, des « modifications importantes ». L'article 52(a) du règlement fait obligation aux Entreprises Ferroviaires en possession d'une certification partie B du tunnel sous la Manche d'informer la CIG et de proposer les modifications appropriées à leur certification partie B lorsqu'elles proposent de modifier substantiellement le type et la portée de leurs activités. Des modifications du type ou de la portée des

activités sur la section commune pourraient être, par exemple le cas d'un opérateur de fret n'assurant pas habituellement le transport de matières dangereuses qui devra soumettre une demande de certification partie B révisée au cas où son domaine d'exploitation évoluerait pour comprendre le transport de matières dangereuses. En cas de doute pour déterminer si une modification est jugée suffisamment conséquente pour tomber dans la catégorie des « modifications importantes » ou des « modifiant substantiellement », il convient d'en référer à la CIG.

29. L'obligation de notifier à la CIG de telles modifications vise à garantir un nouvel examen de la certification de sécurité partie B lorsque des modifications significatives sont introduites dans l'exploitation qui avait été autorisée par ladite certification. Si la CIG juge les modifications suffisamment significatives, elle peut exiger de l'entreprise ferroviaire qu'elle soumette une demande de certification partie B révisée. L'entreprise ferroviaire fournit alors les détails de la modification proposée et des amendements à introduire en conséquence dans les documents qui ont servi à obtenir la certification d'origine.

30. La CIG peut également exiger une demande de révision en cas de modification du cadre réglementaire de sécurité suffisamment significative pour nécessiter un réexamen de la certification (voir article 53). Si tel est le cas, la demande révisée est instruite selon la même procédure que la demande d'origine. En accordant une certification partie B révisée, la CIG détermine si elle s'applique pour la même période que celle spécifiée dans la certification partie B d'origine.

31. L'entreprise ferroviaire informe également la CIG de toutes les modifications dans les conditions de sa certification partie A. Le retrait de la certification partie A entraînera automatiquement le retrait de la partie B car la délivrance d'une certification partie B ne se fait qu'à la condition de détenir déjà la certification partie A. Si l'entreprise ferroviaire n'a pas utilisé sa certification dans l'année qui suit sa délivrance, elle lui est retirée.

32. La CIG observe les performances de l'entreprise ferroviaire et, si elle considère que les conditions associées à la délivrance de la certification ne sont pas remplies, elle peut décider d'intervenir, par exemple en modifiant ou en retirant la certification (voir article 54). L'intervention de la CIG est précédée par un débat avec l'entreprise ferroviaire mais elle pourrait conduire à modifier, limiter, suspendre ou retirer la certification. Les Concessionnaires et l'autorité de sécurité qui a accordé la certification partie A en sont dûment informés.

33. Il incombe aux Concessionnaires (cf. article 13.ix) de saisir la Commission intergouvernementale de tous manquements graves ou répétés aux règles de sécurité par certaines entreprises ferroviaires. Ceci pourrait entraîner une action de la part de la CIG similaire à celle envisagée au paragraphe 32 ci-dessus, en l'espèce le réexamen de la certification de sécurité des entreprises ferroviaires concernées.

Formation du personnel

34. Les articles 56 à 60 traitent de l'accès aux services de formation. Lorsqu'une formation est requise pour le personnel d'entreprises ferroviaires en vue de l'obtention d'une certification partie B, les organismes de formation garantissent un accès équitable et non discriminatoire. Si les services de formation ne sont offerts que par un seul fournisseur, les prestations correspondantes sont mises à disposition de tous à un prix raisonnable et non discriminatoire, en rapport avec les coûts, mais qui peut inclure une marge bénéficiaire. L'article 57 précise le contenu des prestations de formation : connaissance des aspects pertinents du système ferroviaire, connaissance de la ligne, règles et procédures d'exploitation, système de signalisation et de contrôle commande ainsi que les procédures d'urgence. L'article ajoute également que s'il n'existe aucune délivrance de certificat aux stagiaires et que ce certificat est nécessaire afin d'obtenir la certification partie B, la CIG veille à ce que la délivrance de certificats soit mise en place.

35. L'article 60 prévoit que le personnel qui a suivi une formation a le droit d'obtenir des documents prouvant sa formation, son expérience et sa qualification. Les employeurs et les organismes de

formation fournissent ces documents sur simple demande d'un de leurs salariés ou d'une personne qu'ils ont formée.

Autorisation du matériel roulant

36. Les articles 61 à 66 traitent des autorisations délivrées au matériel roulant pour traverser la Liaison Fixe. L'article 66 prévoit que tout matériel roulant qui a déjà reçu une autorisation n'a pas besoin d'en demander une nouvelle. La CIG a déjà autorisé tous les wagons fret conformes aux exigences de la fiche UIC 503, et cette autorisation est valable pour tout successeur de cette référence. Cette autorisation générique reste-en vigueur et tout wagon fret conforme à la fiche UIC 503 n'a besoin d'aucune autorisation supplémentaire. La marque « CT » doit figurer sur les wagons fret concernés. Les propositions concernant tout nouveau type de locomotive ou de train de passagers, autre que ceux déjà autorisés et transitant déjà par le Tunnel, doivent recevoir une autorisation spécifique de la CIG. Les procédures décrites dans les articles 62 à 65 du règlement s'appliquent à tout matériel roulant de conception entièrement nouvelle que les opérateurs souhaitent faire passer dans le Tunnel sous la Manche.

37. Tout nouveau matériel roulant qu'une entreprise ferroviaire souhaite mettre en service sur la section commune doit faire l'objet auprès de la CIG d'une demande qui contient les informations indiquées à l'article 62. La CIG sollicite l'avis des concessionnaires sur la demande. Des essais de matériel roulant peuvent être nécessaires et lorsque ces essais impliquent de passer par le tunnel, les Concessionnaires ont la possibilité de percevoir des redevances auprès de l'entreprise ferroviaire si la nécessité de procéder à ces essais conduit, pour eux, à des pertes de recettes ou à des dépenses spécifiques. La CIG discute de la demande avec le demandeur puis prendra une décision dans les quatre mois, en informant le demandeur et les Concessionnaires. Les demandeurs et les Concessionnaires sont invités à collaborer, après en avoir informé la CIG, afin de faciliter le respect de ce délai de quatre mois. L'attestation d'autorisation peut être assortie de restrictions et de conditions d'utilisation. Lorsqu'un nouveau matériel roulant a été autorisé à circuler sur la section commune, le demandeur doit notifier cette autorisation à l'autorité d'enregistrement du pays où le véhicule a été enregistré et doit informer la CIG de cette notification.

Rapports annuels

38. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires qui utilisent la Liaison Fixe sont requis de préparer un rapport annuel qu'ils soumettent à la CIG au plus tard le 30 juin de chaque année. La mise en œuvre de cette disposition a débuté par un rapport à remettre le 30 juin 2007 qui contenait des informations sur la totalité de l'année calendaire 2006. L'article 16 précise le contenu minimal de ces rapports annuels. Ils doivent inclure des informations sur les indicateurs communs de sécurité exposés en annexe 2 du règlement binational.

Enquêtes sur les accidents

39. Les accidents graves et les incidents et accidents qui, dans des circonstances légèrement différentes auraient pu devenir des accidents graves, pourront faire l'objet d'enquêtes par les organismes d'enquêtes français et britanniques agissant sur la base d'un accord de coopération réciproque. Les recommandations issues de telles enquêtes seront examinées par la CIG, qui au moins une fois l'an, fera un rapport sur les mesures prises ou planifiées en conséquence. Des détails sur les deux organismes d'enquêtes et une liste d'accidents et incidents à notifier figurent en annexe 4. Bien que juridiquement l'obligation ne porte que sur la notification à l'organisme d'enquête sur le territoire duquel un accident ou incident est arrivé, il est recommandé de notifier aux deux organismes tous les accidents ou incidents qui surviennent à l'intérieur de la Concession.

Dispositions transitoires et calendrier

40. A partir de la date à laquelle le présent règlement a pris force de loi en France et au Royaume Uni (soit le 4 juillet 2008), les Concessionnaires disposent d'une année pour présenter la demande et obtenir un agrément de sécurité. Le fait de ne pas obtenir cet agrément signifierait en principe, la

suspension de tous les services. Afin d'éviter ceci, des discussions préliminaires sur le SGS et les autres éléments de la demande d'agrément ont été engagées dans le courant de l'année 2007. Les entreprises ferroviaires disposent de deux ans à partir de la même date pour obtenir leur certification de sécurité. Ce délai, plus long, a été prévu à cause du délai nécessaire aux entreprises ferroviaires pour obtenir leur certification partie A. Pour assurer la continuité des services, il est suggéré que les entreprises ferroviaires empruntant la Liaison fixe commencent dès l'entrée en vigueur du Règlement binational à constituer le dossier dont elles ont besoin pour obtenir leur certification partie B.

Informations complémentaires

41. Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès du secrétariat de la Commission intergouvernementale à l'une ou l'autre des adresses ci-dessous :

Secrétariat français

Secrétariat général au tunnel sous la manche
Tour Pascal A
92055 LA DEFENSE CEDEX
France

Tél : +33 (0)1 40 81 21 22 (standard)

Mél : tunnelmanche@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat britannique:

Channel Tunnel Safety Authority Secretariat
Office of Rail Regulation
ONE Kemble Street
London WC2B 4AN
Royaume Uni.

Tél : +44 (0) 207 282 2036

Mél : ctsa@orr.gsi.gov.uk

ANNEXE 1 - Règlement binational

ANNEXE 2 – Descriptions détaillées à inclure dans le Système de Gestion de la Sécurité

ANNEXE 3 - Descriptions détaillées à inclure dans toute demande de certification de sécurité présentée par une entreprise ferroviaire

ANNEXE 4 - Organismes d'enquête indépendants

Annexe 1

R È G L E M E N T

DE LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE CONCERNANT

LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE

La Commission intergouvernementale (CIG), mise en place pour suivre au nom des deux gouvernements français et britannique et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe,

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 trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 (le Traité), et notamment ses articles 1 et 10,

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

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE modifiée concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

Vu la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel,

Vu la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires,

Vu le règlement (CE) 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne,

Vu la décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision 1962/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport,

Vu les dispositions prises par la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord portant transposition des articles 19 à 25 de la directive 2004/49/CE,

Vu la Concession quadripartite, 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 et, d'autre part, France Manche SA et the Channel Tunnel Group Limited (la Concession),

Vu le règlement de la Commission intergouvernementale signé le 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires,

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,

Considérant la nécessité d'assurer un régime unifié de sécurité dans les limites de l'infrastructure transfrontière de la Liaison Fixe,

Considérant que le régime unifié de sécurité prend en compte les risques spécifiques de la Liaison Fixe,

Après avoir consulté le Comité de Sécurité créé par le traité,

Arrête le règlement suivant :

TITRE I

1. Définitions :

- i. Le terme « accident » désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et, autres ;
- ii. L'expression « accident grave » désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ; on entend par « importants dommages » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête compétent à un total d'au moins 2 millions d'euros ;
- iii. Le terme « Agence » désigne l'Agence ferroviaire européenne, c'est-à-dire l'agence communautaire pour la sécurité ferroviaire et l'interopérabilité établie par le règlement (CE) 881/2004 susvisé ;
- iv. L'expression « Autorité de sécurité » désigne l'organisme chargé par la France et le Royaume-Uni des tâches relatives à la sécurité de la Liaison Fixe conformément à l'article 3 g et à l'article 16 de la directive 2004/49/CE de manière à assurer un régime unifié de sécurité sur les infrastructures transfrontières spécifiques du tunnel sous la Manche ;
- v. L'expression « certification partie A » désigne la certification confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité d'une entreprise ferroviaire, délivrée par l'autorité de sécurité de l'Etat membre où l'entreprise ferroviaire établit ses activités en premier lieu ;
- vi. L'expression « certification partie B » désigne la certification délivrée aux entreprises ferroviaires par la Commission intergouvernementale dans les conditions du présent règlement et uniquement valable pour leurs activités sur la Section commune ;
- vii. L'expression « la Commission intergouvernementale » (CIG) désigne la Commission intergouvernementale créée par l'article 10 du Traité, chargée de suivre, au nom des gouvernements (les Concédants) de la République française et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;
- viii. Le terme « Concession » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du Traité ;
- ix. Le terme « Concessionnaires » a la même signification que celle donnée à l'article 1 du traité ;
- x. L'expression « constituants d'interopérabilité » désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse ou conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE. La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels ;
- xi. Le terme « enquête » désigne une procédure dont l'objectif est la prévention des accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination de causes, et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- xii. L'expression « entreprise ferroviaire » désigne une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction. Mais cela n'englobe pas les Concessionnaires dont les activités de transport sont limitées à la fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers le tunnel sous la Manche ;
- xiii. L'expression « gestionnaire de l'infrastructure » désigne toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie par l'article 3 de la directive 91/440/CEE. Les concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe conformément au Traité et sont aussi chargés de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure ;

- xiv. L'expression « indicateurs de sécurité communs » désigne les indicateurs de sécurité communs décrits en Annexe 2 au présent règlement ;
- xv. Le terme « incident » désigne tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation ;
- xvi. L'expression « la Liaison Fixe » désigne la liaison fixe trans-Manche telle que définie à l'article 1.2 du Traité ;
- xvii. L'expression « méthodes de sécurité communes » (MSC) désigne les méthodes qui sont élaborées par l'Agence pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en matière de sécurité ;
- xviii. L'expression « objectifs de sécurité communs » (OSC) désigne les niveaux de sécurité, à déterminer par l'Agence, que doivent au moins atteindre les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire à grande vitesse et les tunnels ferroviaires de grande longueur) et le système dans son ensemble, exprimés sous forme de critères d'acceptation des risques ;
- xix. L'expression « organismes d'enquête » désigne les organismes d'enquête nationaux britannique et français, respectivement :
- a) le « Rail Accident Investigation Branch » établi par le « Railways and Transport Safety Act 2003 »,
- b) le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), établi par la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 modifié ;
- xx. L'expression « organismes notifiés » désigne les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification CE des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse) et 2001/16/CE (interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel) ;
- xxi. L'expression « règles de sécurité unifiées » désigne les règles de sécurité notifiées à la Commission européenne applicables à la Liaison Fixe, qui décrivent les exigences de sécurité à respecter pour la conception, l'entretien et l'exploitation du système ferroviaire. L'objectif de ces règles est de contribuer au niveau global de sécurité.
- xxii. L'expression « la 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 du règlement de la Commission intergouvernementale du 25 octobre 2005 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires ;
- xxiii. L'expression « spécifications techniques d'interopérabilité » (STI) désigne les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans la directive 96/48/CE et la directive 2001/16/CE ;
- xxiv. L'expression « système de gestion de la sécurité » désigne l'organisation et les dispositions établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses activités ;
- xxv. L'expression « système ferroviaire » désigne l'ensemble du réseau ferroviaire de la Liaison Fixe :
- a) Il est constitué par tout ou partie des sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE, et comprenant :
- les voies ferroviaires et les installations fixes,
 - les matériels roulants autorisés à utiliser ces infrastructures,
 - les équipements de prévention et de protection contre les risques en tunnel,
 - les éléments nécessaires à la gestion et à l'exploitation de la Liaison Fixe dans sa totalité.
- b) Il comprend également les services de navette pour véhicules routiers des Concessionnaires ;

xxvi. Le terme « Traité » désigne le Traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986.

TITRE II

MISSIONS ET RESPONSABILITÉS

Autorité de sécurité (AS)

2. La Commission intergouvernementale est l'Autorité de sécurité pour la Liaison Fixe.

3. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des caractéristiques particulières du système ferroviaire, à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution de la législation communautaire ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents graves.

4. Les tâches de la Commission intergouvernementale, en tant qu'Autorité de sécurité, sont au moins les suivantes :

i. autoriser (conformément aux exigences de l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE) la mise en service de tout sous-système constituant une partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou une partie du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, inclus et/ou exploité dans les limites de la Liaison Fixe ;

ii. vérifier que tout ces sous-systèmes de nature structurelle mis en service sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant ;

iii. vérifier, pour autant que cela soit justifié pour le système ferroviaire, que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 12 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE ;

iv. autoriser la mise en service, dans les limites de la Liaison Fixe, du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas couvert par une spécification technique d'interopérabilité (STI) ;

v. autoriser, comme déjà prévu par la Concession, la mise en service, dans les limites de la Liaison Fixe, du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié utilisé pour les services de navette pour véhicules routiers ;

vi. délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents des certifications de sécurité accordées aux entreprises ferroviaires pour autant qu'elles concernent la Liaison Fixe ;

vii. délivrer, renouveler, modifier et révoquer des éléments pertinents de l'agrément de sécurité accordé aux Concessionnaires ;

viii. vérifier pour la Liaison Fixe que les conditions et les exigences des certifications et de l'agrément de sécurité sont satisfaites et que les activités des entreprises ferroviaires et des Concessionnaires sont conformes aux exigences prévues par la législation communautaire, nationale et les règlements de la Commission intergouvernementale ;

ix. vérifier, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et développer le cadre réglementaire en matière de sécurité applicable au système ferroviaire, y compris les règles de sécurité unifiées ;

x. veiller à ce que les matériels roulants autorisés à circuler sur la Liaison Fixe soient dûment enregistrés avec les informations relatives à la sécurité correspondantes dans un registre national établi conformément à l'article 14 de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE et que les informations ainsi enregistrées soient exactes et tenues à jour ;

xi. publier et transmettre à l'Agence, dès le 30 septembre 2007, et ensuite chaque année au plus tard le 30 septembre, un rapport concernant ses activités au cours de l'année précédente, contenant des informations sur l'évolution de la sécurité ferroviaire, des indicateurs de sécurité communs, de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, sur les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire dans les limites de la Liaison Fixe et les enseignements tirés de la surveillance des

Concessionnaires et des entreprises ferroviaires ;

5. (a) La Commission intergouvernementale accomplit ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. En particulier, elle permet à toutes les parties d'être entendues et indique les motifs de ses décisions.

(b) Elle répond rapidement aux requêtes et demandes, communique ses demandes d'informations sans délai et adopte toutes ses décisions dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies.

6. (a) Pour l'accomplissement des tâches susmentionnées, la Commission intergouvernementale :

i. peut demander à tout moment l'assistance technique des Concessionnaires, des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés ;

ii. effectue toutes les inspections et enquêtes nécessaires en faisant appel, conformément aux dispositions de l'article 10 (7), 10 (8), 11 (6), et 11 (8) du Traité, à la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et de tout organisme ou expert de son choix. Sans préjudice des pouvoirs d'inspection que la Commission intergouvernementale détient, en vertu de la Concession, ces inspections et enquêtes, en France, sont réalisées dans les mêmes conditions que celles applicables aux inspections et enquêtes effectuées par les autorités de sécurité de la République française lorsqu'elles remplissent leur mission à l'extérieur de la Liaison Fixe et en Grande-Bretagne, sont réalisées conformément aux dispositions législatives et réglementaires pertinentes.

(b) Pour aider la Commission intergouvernementale à accomplir les tâches susmentionnées, les concessionnaires et les entreprises ferroviaires donnent à la Commission intergouvernementale, à sa demande, accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations, matériels et équipements.

7. La Commission intergouvernementale peut dûment habiliter les personnes pour les besoins de l'article 6 (a) ii. Ces personnes exercent leurs missions de façon à causer le minimum de perturbation dans l'exploitation de la Liaison Fixe, sans pour autant empêcher l'accomplissement légitime de leurs missions qui vise à vérifier le respect des exigences de sécurité conformément aux conditions de délivrance de l'agrément de sécurité aux Concessionnaires et de la certification partie B aux entreprises ferroviaires.

8. Les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires informent, à sa demande, la Commission intergouvernementale de toute question relative à la sécurité. En outre, ils et elles signalent immédiatement à la Commission intergouvernementale :

i. les accidents graves survenus sur le système ferroviaire ;

ii. tout autre accident ou incident relevant des catégories précisées et notifiées par la Commission intergouvernementale.

9. Les Concessionnaires et toute entreprise ferroviaire utilisant la section commune communiquent, à sa demande, à la Commission intergouvernementale les informations appropriées sur les incidents significatifs, les incidents potentiellement porteurs de retour d'expérience dans le domaine de la sécurité et les enquêtes qui peuvent être porteuses d'enseignements pour la sécurité du système ferroviaire.

10. La Commission intergouvernementale, pour suivre et évaluer la mise en œuvre des exigences de sécurité applicables à la Liaison Fixe, et sans préjudice du droit prévu à la Concession de recevoir de la part des Concessionnaires des rapports et informations, collecte les éléments pertinents au moyen des indicateurs de sécurité communs décrits à l'annexe 2 et de tout autre indicateur qui pourrait être pertinent pour la Liaison Fixe.

Gestionnaire de l'infrastructure

11. Les Concessionnaires sont le gestionnaire de l'infrastructure de la Liaison Fixe.

12. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, les Concessionnaires sont responsables du système ferroviaire et de la sécurité d'exploitation de celui-ci, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.

13. A cette fin et sans préjudice des responsabilités qui leur incombent en application de la Concession, les Concessionnaires prennent toutes les mesures utiles et notamment ils :

- i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les entreprises ferroviaires,
- ii. respectent les exigences spécifiées dans la législation communautaire et nationale et dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
- iii. sont responsables de la conformité de l'exploitation des services de navette pour véhicules routiers avec les exigences applicables à la Section Commune,
- iv. s'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser les services de navette pour véhicules routiers sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
- v. garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de services de navette pour véhicules routiers,
- vi. veillent à ce que les entreprises ferroviaires et les sous-traitants aient accès aux informations qui sont nécessaires à l'exercice de leur responsabilité en matière de formation et de certification du personnel affecté à des tâches de sécurité, incluant les informations relatives aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,
- vii. garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées,
- viii. prennent les mesures conservatoires nécessaires, s'ils constatent ou sont avertis d'une situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité résultant d'un manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables,
- ix. saisissent la Commission intergouvernementale de tout manquement grave ou répété des entreprises ferroviaires aux règles de sécurité unifiées applicables et l'informent des mesures conservatoires prises, pour permettre à la Commission intergouvernementale d'apprécier les mesures à prendre et notamment celles visées à l'article 54.

Entreprises ferroviaires

14. Sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, toute entreprise ferroviaire est responsable de l'exploitation sûre de ses activités sur la Section Commune, y compris la fourniture de matériel et la sous-traitance de services, vis-à-vis des usagers, des clients, des personnels concernés et des tiers.

15. A cette fin, les entreprises ferroviaires prennent toutes les mesures utiles et notamment elles :

- i. mettent en œuvre toute mesure nécessaire à la maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec les Concessionnaires,
- ii. respectent les exigences spécifiées dans les règles de sécurité unifiées applicables au système ferroviaire,
- iii. garantissent que leur personnel affecté à des tâches de sécurité a reçu une formation, possède et maintient les compétences et la certification appropriées, y compris celles se rapportant aux procédures de prévention et de protection contre les risques dans le tunnel,
- iv. s'assurent que les matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire sont autorisés à circuler sur la Section Commune,
- v. garantissent le bon état des matériels roulants utilisés pour réaliser leurs activités de transport ferroviaire.

Rapport annuel sur la sécurité

16. Au plus tard le 30 juin de chaque année, à partir de 2007, les Concessionnaires et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune soumettent à la Commission intergouvernementale un rapport annuel sur la sécurité concernant leurs activités dans les limites de la Liaison Fixe réalisées pendant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient notamment :

- i. des informations sur la manière dont les Concessionnaires ou l'entreprise ferroviaire réalisent leurs propres objectifs de sécurité,
- ii. les résultats des plans de sécurité,
- iii. les indicateurs de sécurité communs repris en annexe 2 dans la mesure où ces indicateurs de sécurité sont pertinents pour leur organisation,
- iv. les résultats des audits de sécurité internes,
- v. des observations sur les insuffisances et les défauts de fonctionnement des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure de la Liaison Fixe qui peuvent présenter un intérêt pour la Commission intergouvernementale.

Règles de sécurité unifiées

17. La Commission intergouvernementale veille à ce que les règles de sécurité unifiées contraignantes soient publiées en langue française et en langue anglaise et portées à la connaissance des Concessionnaires, des gestionnaires d'infrastructure adjacents, des entreprises ferroviaires, des demandeurs de certificat de sécurité et des demandeurs d'agrément en matière de sécurité.

18. Les règles de sécurité unifiées complètent les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui s'appliquent à tout ou partie du système ferroviaire.

19. La Commission intergouvernementale veille, en tenant compte des spécificités du système ferroviaire, à apporter toute modification nécessaire aux règles de sécurité unifiées, compte tenu de l'adoption et de la révision de méthodes de sécurité communes et pour atteindre au moins les objectifs de sécurité communs en conformité avec le calendrier de mise en œuvre de ces objectifs de sécurité communs.

20. La Commission intergouvernementale informe le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de toute nécessité de notifier à la Commission Européenne une modification aux règles de sécurité unifiées existantes ou une nouvelle règle de sécurité unifiée, sauf si les amendements et propositions concernent exclusivement la mise en œuvre d'une spécification technique d'interopérabilité.

21. Lors de la mise au point des règles de sécurité unifiées, la Commission intergouvernementale consulte toutes les parties concernées et intéressées.

TITRE III

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ, AGRÉMENT DE SÉCURITÉ DES CONCESSIONNAIRES ET PARTIE B DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Systemes de gestion de la sécurité (SGS)

22. Les Concessionnaires établissent et mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité qui démontre leur capacité à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité.

23. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires satisfait aux exigences et contient les éléments repris à l'annexe 1 au présent règlement adaptés en fonction de la nature, de l'importance et d'autres caractéristiques des activités exercées avec pour objectif d'assurer un régime unifié de sécurité pour la Liaison Fixe et dans les conditions fixées par la Commission intergouvernementale. Sans préjudice des législations nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités de tiers.

24. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur la Section Commune et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI applicables aux règles nationales pertinentes, aux règles de sécurité unifiées et aux conditions fixées dans leur certification Partie B. Il comprend les mesures de coordination des procédures d'urgence des Concessionnaires avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent la Section Commune.

25. Le système de gestion de la sécurité des Concessionnaires contient les dispositions nécessaires pour

maîtriser les risques relatifs à l'introduction d'un élément nouveau dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant du dit système ferroviaire.

26. Les entreprises ferroviaires doivent apporter la preuve à la CIG de l'acceptation d'un système de gestion de la sécurité par l'Etat membre où elles ont établi leurs activités en premier lieu.

Agrément de sécurité des Concessionnaires

27. Les Concessionnaires ne peuvent gérer et exploiter la Liaison Fixe que si ils sont en possession d'un agrément de sécurité délivré, à cet effet, par la Commission intergouvernementale.

28. L'agrément de sécurité confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale :

(a) du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires,

(b) des dispositions prises par les Concessionnaires pour satisfaire aux exigences particulières requises afin de garantir la sécurité du système ferroviaire aux niveaux de sa conception, de son entretien et de son exploitation.

29. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de l'agrément de sécurité, sa durée, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement, de sa suspension et de son retrait.

30. La durée de validité d'un agrément de sécurité est d'au plus 5 ans et est clairement indiquée sur l'agrément de sécurité.

31. Les Concessionnaires doivent formuler une demande de renouvellement de leur agrément de sécurité, au moins quatre mois avant son expiration.

32. La Commission intergouvernementale prend une décision sur les demandes d'agrément de sécurité dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par la Commission intergouvernementale ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

33. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les demandes d'agrément de sécurité et tous les documents qui les accompagnent doivent être produits en langue française et en langue anglaise.

34. (a) Les Concessionnaires informent sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie, du matériel roulant ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien, et proposent les amendements appropriés de leur agrément de sécurité ;

(b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, les Concessionnaires s'assurent que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront ;

(c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande d'agrément de sécurité ;

(d) La durée de validité de l'agrément de sécurité n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de l'agrément de sécurité.

35. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

36. Si la Commission intergouvernementale constate que les Concessionnaires ne remplissent plus les conditions requises pour l'agrément de sécurité, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle et en donnant la possibilité aux Concessionnaires de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer l'agrément, en motivant sa décision. Les Concessionnaires prennent les mesures appropriées pour informer les entreprises ferroviaires utilisant la Section Commune de toute conséquence importante pour leurs activités.

37. La Commission intergouvernementale notifie à l'Agence, dans un délai d'un mois, la délivrance, le renouvellement, la modification ou le retrait de l'agrément de sécurité. La notification mentionne le nom et l'adresse des Concessionnaires, la date de délivrance, le domaine d'application et la validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

38. Un agrément de sécurité délivré aux Concessionnaires par la Commission intergouvernementale, y compris un agrément tacite de sécurité au sens de l'article 73 (a), peut aussi, si la Commission intergouvernementale l'estime opportun et l'indique par écrit, constituer un certificat confirmant l'acceptation par la Commission intergouvernementale, conformément aux dispositions de l'article 10 (2, a) de la directive 2004/49/CE, du système de gestion de la sécurité des Concessionnaires lorsque ceci est requis aux fins de toute exploitation du matériel roulant des Concessionnaires à l'extérieur de la Liaison Fixe.

Partie B du Certificat de sécurité des entreprises ferroviaires

39. Pour utiliser la Section Commune, une entreprise ferroviaire, doit posséder un certificat de sécurité comprenant :

- i) une certification partie A et,
- ii) une certification partie B délivrée par la Commission intergouvernementale.

40. Une certification partie B ne peut être accordée que pour des activités de transport ferroviaire qui sont équivalentes à celles précisées dans la certification partie A détenue par l'entreprise ferroviaire.

41. La durée de validité de la certification partie B est d'au plus cinq ans et est clairement indiquée dessus. Dans tous les cas, la validité de la certification partie B prend fin lorsque cesse la validité de la certification partie A.

42. La demande d'une entreprise ferroviaire pour une certification partie B doit comprendre :

- i) la preuve qu'elle est en possession d'une certification partie A confirmant l'acceptation de son SGS ;
- ii) les éléments qui montrent les mesures prises pour satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires à une utilisation sûre de la Section Commune. Ces éléments comprennent des documentations sur :
 - a) Les STI ou parties de STI et, le cas échéant, les règles de sécurité unifiées et les autres règles applicables à ses activités, son personnel et son matériel roulant, ainsi que sur la manière dont la conformité est assurée par le système de gestion de la sécurité ;
 - b) Les différentes catégories de personnel de l'entreprise ou de ses contractants, y compris la preuve que ce personnel satisfait aux exigences des STI, des règles de sécurité unifiées ou des règles nationales et qu'il a été dûment certifié ;
 - c) Les différents types de matériel roulant utilisés pour ses activités, y compris la preuve qu'ils satisfont aux exigences des STI ou des règles de sécurité unifiées et ont été dûment certifiés ;
 - d) La formation et la certification des conducteurs de train et du personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité portant sur la connaissance des STI, des règles de sécurité unifiées et des procédures à suivre en cas d'urgence particulières au tunnel sous la Manche.

43. Pour éviter les doubles emplois et limiter la quantité d'informations, seule une documentation de synthèse sera soumise concernant les éléments qui sont conformes aux STI et aux autres dispositions des directives 96/48/CE et 2001/16/CE.

44. Sauf accord contraire conclu avec la Commission intergouvernementale, toutes les documentations soumises en appui d'une demande de certification partie B doivent être produites en langue française et en langue anglaise.

45. La certification partie B confirme l'acceptation par la Commission intergouvernementale des dispositions prises par l'entreprise ferroviaire en vue de satisfaire aux exigences spécifiques nécessaires pour une utilisation sûre de la Section Commune.

46. Les entreprises ferroviaires doivent, à la demande, communiquer aux Concessionnaires leur certification partie B.

47. La Commission intergouvernementale prend une décision sur les demandes de certification partie B dans les meilleurs délais et dans tous les cas au plus tard quatre mois après que toutes les informations requises ainsi que les informations supplémentaires demandées par la Commission intergouvernementale ont été fournies. Si le demandeur est invité à fournir des informations supplémentaires, il les communique rapidement.

48. La Commission intergouvernementale sollicite l'avis des Concessionnaires sur la demande de certification partie B présentée par une entreprise ferroviaire dès l'ouverture de son instruction.

49. La Commission intergouvernementale donne des informations détaillées sur les formalités de demande de certification partie B, les modalités de sa délivrance, de sa mise à jour, de sa modification, de sa révision, de son renouvellement et de son retrait.

50. Le titulaire d'une certification partie B doit formuler une demande de renouvellement de sa certification partie B, au moins quatre mois avant son expiration.

51. Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toutes les modifications importantes des conditions de sa certification partie A, et il l'informe en outre lorsque l'engagement de nouvelles catégories de personnel ou l'acquisition de nouveaux types de matériel roulant sont proposés.

52 a) Le titulaire d'une certification partie B informe sans délai la Commission intergouvernementale de toute proposition de modification substantielle du type ou de la portée de ses activités, ou de toute proposition de modification découlant de l'article 51 qui nécessiterait une modification de son certificat de sécurité et lui propose les amendements appropriés de sa certification partie B ;

b) En proposant l'introduction d'un nouvel élément dans le système ferroviaire ou la modification d'un élément existant de ce système, le détenteur d'une certification partie B s'assure que ce nouvel élément ou les modifications ne dégraderont pas le niveau global de sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, l'amélioreront ;

c) La Commission intergouvernementale instruit ces propositions selon les procédures applicables à une demande de certification partie B. La durée de validité de la certification partie B n'est pas modifiée par l'acceptation d'une de ces propositions d'introduction ou de modification, sauf décision contraire de la Commission intergouvernementale et amendement en conséquence de la certification partie B.

53. La Commission intergouvernementale peut exiger la révision de la partie pertinente de la certification partie B en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

54. Si la Commission intergouvernementale constate que le titulaire d'une certification partie B qu'elle a délivrée ne remplit plus les conditions requises, elle peut, sans préjudice des mesures d'urgence à prendre, après notification formelle et en donnant au titulaire de la certification la possibilité de s'exprimer et après avoir examiné les observations concernées, modifier, limiter, suspendre ou retirer la certification partie B, en motivant sa décision. La Commission intergouvernementale informe immédiatement de sa décision l'autorité de sécurité qui a accordé la certification partie A et les Concessionnaires.

55. La Commission intergouvernementale retire à son titulaire la certification partie B accordée, si celle-ci n'est pas utilisée selon l'usage prévu dans l'année qui suit sa délivrance.

TITRE IV

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À LA FORMATION DES CONDUCTEURS DE TRAINS ET DU PERSONNEL S'ACQUITTANT DE TÂCHES ESSENTIELLES DE SÉCURITÉ

Accès aux services de formation

56. Un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire à l'obtention d'une certification partie B conformément aux exigences de l'article 42 ii d est fourni par les Concessionnaires, par les entreprises ferroviaires ou par des services de formation appropriés, aux conducteurs de trains et au personnel de toute entreprise ferroviaire s'acquittant de tâches essentielles de sécurité.

57. a) La formation doit couvrir la connaissance des aspects pertinents du système ferroviaire, en particulier la connaissance de ligne, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence ;

b) Si les services de formation ne comprennent pas des examens et la délivrance d'un certificat pour évaluer les personnels et pour certifier qu'ils respectent les exigences pertinentes de la certification partie B, la Commission intergouvernementale veille à ce que les entreprises ferroviaires aient accès à une telle certification si cela constitue une exigence de la certification partie B.

58. Les formations et, le cas échéant, la délivrance des certificats requis pour une certification partie B doivent respecter les exigences de sécurité définies dans les STI ou dans les règles de sécurité unifiées.

59. Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou par les seuls Concessionnaires, les prestations correspondantes sont mises à la disposition de toute entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure à un prix raisonnable et non discriminatoire, proportionné au coût du service rendu et pouvant inclure une marge bénéficiaire.

60. Les personnes actuellement ou anciennement employées comme conducteurs de trains et personnel s'acquittant de tâches essentielles de sécurité, peuvent avoir accès, sur simple demande auprès des organismes concernés, aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et les communiquer.

TITRE V

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AU MATÉRIEL ROULANT

Autorisation du matériel roulant utilisé par les entreprises ferroviaires

61. Le matériel roulant dont la mise en service a été autorisée dans un Etat membre de l'Union européenne, mais qui n'est pas entièrement couvert par les STI pertinentes, n'est pas autorisé à circuler sur la Liaison Fixe sans en avoir reçu l'autorisation de la part de la Commission intergouvernementale.

62. Le demandeur d'une telle autorisation soumet à la Commission intergouvernementale un dossier technique concernant le matériel roulant ou le type de matériel roulant en indiquant l'utilisation prévue sur la Section Commune. Le dossier apporte les justifications nécessaires et contient les informations suivantes :

i) la preuve que la mise en service du matériel roulant a été autorisée dans un Etat membre de l'Union européenne et copies des registres faisant apparaître l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, des modifications techniques ;

ii) les données techniques, le programme d'entretien et les caractéristiques opérationnelles appropriés requis par la Commission intergouvernementale pour cette autorisation ;

iii) La preuve que les caractéristiques techniques et opérationnelles du matériel roulant assurent la compatibilité de ce dernier avec le système ferroviaire et les règles de sécurité unifiées ;

iv) des informations sur les dérogations aux règles de sécurité unifiées qui pourraient être nécessaires pour accorder l'autorisation, et la preuve, basée sur l'évaluation des risques, que l'acceptation du matériel roulant ne crée pas de risque excessif sur la Liaison Fixe.

63. La Commission intergouvernementale sollicite l'avis des Concessionnaires sur la requête et peut demander que des essais de matériel roulant soient effectués sur la Liaison Fixe pour vérifier la conformité aux exigences spécifiques propres au système ferroviaire. La Commission intergouvernementale définit la portée et le contenu de ces essais. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour procéder à ces essais. Ces redevances ne sont pas supérieures au coût net de ces essais pour les Concessionnaires et sont à la charge du demandeur.

64. La Commission intergouvernementale fait part de sa décision à l'entreprise ferroviaire, dans les meilleurs délais et au plus tard quatre mois après la présentation du dossier technique complet, y compris les documents relatifs aux essais. L'attestation d'autorisation peut contenir des conditions d'utilisation et d'autres restrictions.

65. La Commission intergouvernementale informe sans délai les Concessionnaires de sa décision, relative à la demande de l'entreprise ferroviaire et lui transmet une copie de l'autorisation délivrée.

66. Toute approbation ou autorisation d'utilisation de matériel roulant sur la Liaison Fixe (y compris les modifications apportées), délivrée par la Commission intergouvernementale et en état de validité immédiatement

avant l'entrée en vigueur du présent règlement, est considérée comme une autorisation au sens de l'article 61 ci-dessus.

TITRE VI

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS

ET LES INCIDENTS

67. Les enquêtes sur les accidents graves et sur les accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structurels ou des constituants d'interopérabilité et survenant dans les limites de la Liaison Fixe, sont effectuées par les organismes d'enquêtes, indépendants fonctionnellement de la Commission intergouvernementale.

68. Quand ils décident s'il convient d'effectuer une enquête et quand ils exercent leurs fonctions, les organismes d'enquêtes agissent conformément aux dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que dans les arrangements de coopération réciproque passés entre ces organismes. Les organismes d'enquêtes prennent en considération les aspects pertinents du régime de sécurité pour la Liaison Fixe, tel qu'il est établi par les deux Gouvernements et la Commission intergouvernementale.

69. La Commission intergouvernementale, les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires peuvent saisir les organismes d'enquêtes d'une demande d'enquête. Les organismes d'enquête, lorsqu'ils prennent en considération de telles demandes, agissent en vertu des dispositions prévues dans leurs lois nationales, ainsi que des arrangements de coopération réciproque passés entre eux.

70. Les Concessionnaires, les entreprises ferroviaires et si nécessaire, la Commission intergouvernementale signalent immédiatement, à l'un ou l'autre des organismes d'enquêtes les accidents et les incidents visés à l'article 8 ci-dessus, sans préjudice des dispositions d'information réciproque prévues dans les arrangements de coopération.

71. La Commission intergouvernementale prend les mesures nécessaires pour que les recommandations des organismes d'enquêtes concernant la Liaison Fixe soient dûment prises en considération par les Concessionnaires et les entreprises ferroviaires et, le cas échéant, mises en œuvre.

72. La Commission intergouvernementale fait rapport, au moins une fois par an, à l'organisme d'enquête concerné sur les mesures qui sont prises ou prévues à la suite des recommandations adressées par celui-ci.

TITRE VII

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET DIVERSES

Dispositions transitoires relatives à l'Agrément de sécurité et à la Certification partie B

73. a) Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent règlement notifiée au Concessionnaires par la Commission intergouvernementale et relative à un dossier de sécurité de la Liaison Fixe (ou à ses modifications), présentée par les Concessionnaires à la Commission intergouvernementale, est reconnue comme un agrément de sécurité au sens de l'article 28 ci-dessus.

b) L'agrément de sécurité tacite mentionné à l'article 73 (a) ci-dessus conserve sa validité pendant une année après l'entrée en vigueur du présent règlement ou jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un nouvel agrément de sécurité délivré, conformément aux dispositions du présent règlement, selon la date qui intervient la première.

74. a) Toute acceptation (modifications comprises) en état de validité immédiatement avant l'entrée en vigueur du présent règlement notifiée à une entreprise ferroviaire par la Commission intergouvernementale et relative à un dossier de sécurité (ou ses modifications) présentée à la Commission intergouvernementale et concernant la section commune est reconnue comme une certification, partie B au sens de l'article 39 ii ci-dessus.

b) La certification partie B, tacite mentionnée à l'article 74 a ci-dessus conserve sa validité pendant deux années après l'entrée en vigueur du présent règlement ou jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une nouvelle certification partie B, délivrée conformément aux dispositions du présent règlement, selon la date qui intervient la première.

Dispositions diverses

75. Le règlement de la Commission intergouvernementale concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche par des regroupements internationaux ou des entreprises ferroviaires adopté le 25 octobre 2005 est ainsi modifié :

i) le point c de l'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« il (ou elle) dispose d'un certificat de sécurité en cours de validité conformément à l'article 39 du règlement de la Commission intergouvernementale transposant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (directive concernant la sécurité des chemins de fer) signé le 24 janvier 2007. »

ii) le point f de l'article 12.1 est remplacé par les dispositions suivantes : « les dispositions en matière d'accès au réseau ».

76. Les décisions de la Commission intergouvernementale 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.

77. Le présent règlement entrera en vigueur à la date de la dernière notification, par chaque Gouvernement, de l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui les concerne.

Fait par la Commission intergouvernementale, le 24 janvier 2007, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi.

Le chef de la délégation française

à la Commission intergouvernementale,

Marc Abadie

Le chef de la délégation britannique

à la Commission intergouvernementale,

Roy J. Griffins

Annexe 1 du règlement

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

1. Exigences applicables au système de gestion de la sécurité

Le système de gestion de la sécurité doit être documenté dans toutes ses parties et décrire notamment la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux participent et comment l'amélioration constante du système de gestion de la sécurité est assurée.

2. Éléments essentiels du système de gestion de la sécurité

Les éléments essentiels du système de gestion de la sécurité sont les suivants:

a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel;

b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs;

c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies:

dans les STI,

ou

dans les règles de sécurité unifiées mentionnées à l'Article 1 xxi,

ou

dans d'autres règles pertinentes,

ou

dans les décisions de l'autorité,

ou lorsque nécessaire pour atteindre les objectifs de sécurité communs ou le respect des méthodes de sécurité communes lorsqu'ils auront été adoptés.

et des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités;

d) des procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en oeuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation;

e) des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence;

f) des dispositions garantissant une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant entre les organisations opérant sur la même infrastructure;

g) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité

h) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, examinés et analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises;

i) des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes;

j) des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Annexe 2 du règlement

INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS

Si de nouveaux faits ou des erreurs sont découverts après la présentation d'un rapport annuel de sécurité, les indicateurs relatifs à une année déterminée sont modifiés ou corrigés par le gestionnaire de l'infrastructure, ou l'entreprise ferroviaire, ou la Commission intergouvernementale en tant que de besoin, à la première occasion utile et au plus tard lors de la présentation du rapport annuel suivant.

Pour les indicateurs relatifs aux accidents visés à la rubrique 1 ci-dessous, le règlement (CE) n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer s'applique pour autant que les informations soient disponibles.

1. Indicateurs relatifs aux accidents

1. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) d'accidents et ventilation suivant les types d'accident suivants :

- (a) collisions de trains, y compris les collisions avec des obstacles à l'intérieur du gabarit,
- (b) déraillements de trains,
- (c) accidents aux passages à niveau, y compris les accidents impliquant des piétons,
- (d) accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche à l'exception des suicides,
- (e) suicides,
- (f) incendies dans le matériel roulant, et
- (g) autres.

Chaque accident est signalé selon le type de l'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves, par exemple un incendie après un déraillement.

2. Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de personnes grièvement blessées et de personnes tuées par type d'accident, les catégories étant les suivantes:

- (a) passagers (également en relation avec le nombre total de passagers-kilomètres),
- (b) personnel, y compris le personnel des contractants,
- (c) usagers des passages à niveau,
- (d) personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires, et
- (e) autres.

2. Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse

(1). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de rail, de gauchissements de la voie et de pannes de signalisation.

(2). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de signaux passés en situation de danger.

(3). Nombre total et relatif (par kilomètre-train) de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service.

3. Indicateurs relatifs aux conséquences des accidents

(1). Coût total et relatif (par kilomètre-train), en euros, de tous les accidents, avec calcul, si possible, des coûts suivants:

- (a) décès et blessures,
- (b) indemnisation pour perte ou dommages des biens des passagers, du personnel ou de tiers, y compris les dommages causés à l'environnement,

(c) remplacement ou réparation de matériel roulant et d'installations ferroviaires endommagés,

(d) retards, perturbations et réacheminement du trafic, y compris les surcoûts en termes de personnel et de perte de recettes futures.

Il convient de déduire des coûts ci-dessus l'indemnisation dont ont bénéficié ou devraient bénéficier les tierces parties, par exemple les propriétaires de véhicule à moteur impliqués dans les accidents aux passages à niveau. Les indemnités accordées au titre de polices d'assurance détenues par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas déduites.

(2). Nombre total et relatif (par heure de travail) d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents.

4. Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en oeuvre

(1). Pourcentage des voies dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service, pourcentage en kilomètres-train utilisant des systèmes ATP opérationnels.

(2). Nombre de passages à niveau (total et par kilomètre de ligne). Pourcentage des passages à niveau avec protection automatique ou manuelle.

5. Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

6. Indicateurs complémentaires

Les indicateurs listés ci-dessus dans cette annexe découlent de l'Annexe 1 à la directive 2004/49/EC relative à la sécurité des chemins de fer. Des indicateurs complémentaires peuvent être demandés par la Commission intergouvernementale spécifiquement pour les risques dans le tunnel.

SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE - GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE (GI)					
Directive 2004/49/CE Agrément de sécurité d'un gestionnaire de l'infrastructure – Descriptions détaillées de l'agrément sécurité délivré par l'autorité de sécurité (la Commission intergouvernementale) pour la Liaison Fixe incluant les éléments relatifs aux services de navettes pour véhicules routiers.					
Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
Art 9.2	A1	<p>Description de toutes les activités</p> <p><i>Une description des activités en rapport avec la gestion de l'infrastructure et le service des navettes pour véhicules routiers permet de démontrer que les dispositions décrites dans le SGS sont pertinentes pour les activités réalisées.</i></p> <p><i>La précision des descriptions doit permettre d'établir les liens entre les aspects organisationnels et les performances sécurité des Concessionnaires.</i></p>	<p>A1.1 Description du système ferroviaire (limites géographiques de l'infrastructure ferroviaire, installations et équipements de sécurité, matériels ferroviaires utilisés, etc.)</p> <p>A1.2 Description des activités réalisées et relatives à la conception, l'entretien et l'exploitation du système ferroviaire décrit :</p> <p>A1.2.1 par « les Concessionnaires »,</p> <p>A1.2.2 en interface avec les autres gestionnaires d'infrastructure (GI),</p> <p>A1.2.3 pour le compte d'entreprises ferroviaires (prestations complémentaires fournies au titre de l'annexe II de la directive 2001/14/CE)</p> <p>A1.3 Description de l'organisation globale des Concessionnaires (principes généraux de fonctionnement, organigrammes)</p> <p>A1.4 Description des mesures qui permettent de veiller à l'utilisation de la Section commune que par des entreprises ferroviaires en possession d'un certificat de sécurité valide et pour les activités autorisées</p> <p>A1.5 Description des activités fournies par des sous-traitants ou autres prestataires de services</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
<p>Art 9 Annexe III §1 et §2a</p>	<p>A2</p>	<p>Organisation de la sécurité et prévention des risques professionnels</p> <p><i>Le GI est capable de développer, mettre en œuvre et maintenir une culture sécurité et de prévention des risques professionnels adéquate qui couvre toutes ses activités.</i></p>	<p>A2.1 Déclaration d'une politique de sécurité approuvée au plus haut niveau de l'entreprise et modalités de diffusion</p> <p>A2.2 Identification du ou des responsables, garants, de la de la mise en œuvre du SGS au sein de l'entreprise, du suivi de sa réalisation pratique, de son évolution et de la surveillance du niveau de sensibilisation des personnels aux exigences du SGS</p> <p>A2.3 Détermination des responsabilités des entités concernées par la sécurité (identification des liens hiérarchiques et fonctionnels)</p> <p>A2.4 Description des fonctions de sécurité liées aux activités décrites et ressources affectées à ces fonctions.</p> <p>A2.5 Description des méthodes qui permettent au personnel et à leurs représentants de tous les niveaux de l'entreprise d'être impliqués dans la gestion de la sécurité et la prévention des risques professionnels</p> <p>A2.6 Organisation pour consentir des délégations de pouvoir</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2b</p>	<p>A3</p>	<p>Objectifs sécurité (qualitatifs et quantitatifs)</p> <p><i>Les objectifs définis assurent le maintien ou l'amélioration du niveau de sécurité décrit.</i></p> <p><i>Ces objectifs font partie d'exigences globales de sécurité et devront tenir compte des OSC quand ils auront été établis.</i></p> <p><i>Les dispositions du SGS (organisation, ressources mises en place) montrent comment les Concessionnaires respectent, maintiennent ou améliorent les objectifs de sécurité définis.</i></p>	<p>A3.1 Description des objectifs de sécurité à atteindre par le système ferroviaire du GI, qui tient compte des activités des EF et des GI en interface. Les objectifs qui ressortent d'objectifs internationaux ou des OSC (une fois établis) doivent être identifiés.</p> <p>A3.2 Description des méthodes pour déterminer les objectifs de sécurité retenus au niveau global de l'entreprise avec indication des motifs des choix réalisés (révision annuelle des plans d'actions sécurité)</p> <p>A3.3 Description des mesures prises par « les Concessionnaires » pour assurer la mise en œuvre des objectifs de sécurité</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
<p>Art 9.2 Art 9.3</p>	<p>A4</p>	<p>Maîtrise des risques liés aux activités</p> <p><i>Les Concessionnaires décrivent les mesures prise pour maîtriser les risques liés à ses propres activités, les risques induits par le recours à des sous-traitants ou à des prestataires et les risques liés aux activités des entreprises ferroviaires (EF) autorisées à utiliser son infrastructure ou aux activités d'interface avec d'autres GI.</i></p> <p><i>Les Concessionnaires gèrent complètement l'exploitation de la Liaison Fixe et sont responsables du maintien de son niveau de sécurité</i></p> <p><i>Les descriptions permettent de déterminer quels sont les actions et les niveaux de décision prévus pour garantir une maîtrise efficace des risques identifiés.</i></p>	<p>A4.1 Description du processus d'évaluation des risques induits par les activités des Concessionnaires [y compris les services de navettes], des risques induits par le recours à des tiers et des risques induits par les activités des EF et des GI en interface :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> pour le système ferroviaire <input type="checkbox"/> pour le personnel du GI <input type="checkbox"/> pour le personnel des entreprises sous contrat <p>A4.2 Description du processus qui permet de déterminer les mesures de maîtrise de tous les risques identifiés et de contrôler leur efficacité</p> <p>A4.3 Description des responsabilités respectives assumées par « les Concessionnaires », les tiers, les EF et des GI en interface pour chaque activité concernée</p> <p>A4.4 Description du processus par lequel « les Concessionnaires » vérifie le système de gestion des risques des sous-traitants et autres parties à l'exclusion des entreprises ferroviaires</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2d</p>	<p>A5</p>	<p>Gestion des modifications</p> <p><i>« Les Concessionnaires » doivent démontrer que le niveau de sécurité défini ne sera pas dégradé, à l'occasion de modifications substantielles des normes ou règles applicables, des installations ou équipements, de l'organisation en place, des conditions de gestion du trafic ou d'exploitation et d'évolution de leurs activités.</i></p> <p><i>Nota :</i> « les Concessionnaires » doivent également veiller aux conséquences que pourraient avoir sur leur organisation une modification des activités d'une ou</p>	<p>A5.1 Description du processus de gestion des modifications et portée de la modification à laquelle le processus s'applique</p> <p>A5.2 Description du processus utilisé pour évaluer les effets d'une modification sur le processus de maîtrise des risques</p> <p>A5.3 Méthodes pour identifier les risques nouveaux</p> <p>A5.4 Méthodes pour identifier les mesures de maîtrise du risque nouveau et les mettre en œuvre</p> <p>A5.5 Méthodes pour contrôler l'efficacité des mesures de maîtrise du risque nouveau et contrôler leurs conséquences sur les mesures existantes</p> <p>A5.6 Description de méthodes pour tenir compte des conséquences éventuelles d'une modification des activités d'une ou plusieurs entreprises ferroviaires.</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
		<p><i>plusieurs entreprises ferroviaires.</i></p> <p><i>Les descriptions permettent de déterminer quels sont les actions et les niveaux de décision prévus pour garantir une maîtrise efficace d'un risque nouveau ou les conséquences d'une évolution affectant le système ferroviaire de la Liaison Fixe.</i></p>	<p>A5.7 Description de méthodes pour conserver les éléments justificatifs des modifications réalisées</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2c</p>	<p>A6</p>	<p>Conformité aux règles de sécurité et normes (en vigueur, nouvelles ou modifiées)</p> <p><i>Les règles de sécurité et normes ont un rôle central dans l'exploitation du chemin de fer.</i></p> <p><i>Il est important que le SGS décrive les processus pour les mettre en œuvre et pour en vérifier l'efficacité.</i></p> <p><i>Les Concessionnaires doivent pouvoir démontrer qu'ils ont des procédures en place pour tenir compte de toutes les exigences légales pertinentes.</i></p>	<p>A6.1 Description des procédures pour identifier toutes les exigences applicables (incluant les STI, etc.) pour l'exercice des activités décrites et pour assurer la conformité avec ces exigences dans la durée</p> <p>A6.2 Description du processus de traçabilité pour s'assurer de l'exhaustivité des exigences retenues</p> <p>A6.3 Description des méthodes pour tenir compte des évolutions futures du cadre réglementaire</p> <p>A6.4 Dispositions pour prendre en compte les recommandations de la Commission intergouvernementale (CIG)</p> <p>A6.5 Dispositions pour l'élaboration du rapport annuel du à la Commission intergouvernementale (CIG)</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2g</p>	<p>A7</p>	<p>Elaboration et gestion des documents de sécurité</p> <p><i>Une organisation de gestion documentaire, interne aux Concessionnaires, est nécessaire pour démontrer leur capacité à identifier les besoins en documentation sécurité et à élaborer les documents en temps utiles.</i></p> <p><i>L'organisation donnera l'assurance que</i></p>	<p>A7.1 Description des méthodes de gestion des documents de sécurité, incluant la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité et de leur diffusion en temps utile aux personnels concernés</p> <p>A7.2 Description du processus de traçabilité pour s'assurer de la déclinaison pratique des exigences légales pertinentes.</p> <p>A7.3 Description du processus pour gérer les procédures en</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
		<p><i>les documents seront révisés et mis à jour autant que nécessaire.</i></p> <p><i>L'organisation doit également permettre la mise à disposition en temps utile de la documentation aux opérateurs concerné et donner l'assurance de l'appropriation de son contenu par les opérateurs.</i></p>	<p>interface avec d'autres GI</p> <p>A7.4 Description du processus pour informer les EF des règles à prendre en compte pour utiliser la Section commune ⁽²⁾ de la Liaison Fixe</p> <p>A7.5 Description du processus pour notifier, en temps utile, aux EF concernées les modifications apportées temporairement ou de façon permanente aux règles d'exploitation ou de prévention des risques en tunnel ⁽²⁾</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2e Art 13.4</p>	<p>A8</p>	<p>Gestion des ressources humaines</p> <p><i>« Les Concessionnaires » doivent garantir que des ressources suffisantes et adéquates sont mises à disposition pour mettre en œuvre pratiquement les activités et les exigences décrites dans leur SGS.</i></p> <p><i>« Les Concessionnaires » doivent déterminer la qualification des ressources humaines à mettre en place et veiller à la formation et à la certification de ces ressources humaines, en tenant compte des exigences légales.</i></p>	<p>A8.1 Description du processus pour s'assurer de l'aptitude médicale et psychologique du personnel utilisé dans des fonctions sécurité au recrutement et pendant toute la période d'activité dudit personnel</p> <p>A8.2 Description des méthodes pour déterminer les exigences médicales et psychologiques nécessaires aux fonctions sécurité</p> <p>A8.3 Description du processus pour s'assurer que les professionnels de santé, en charge de s'assurer de l'aptitude médicale et psychologique du personnel exerçant des fonctions sécurité, possèdent es qualifications adéquates</p> <p>A8.4 Description du processus d'évaluation des connaissances professionnelles, y compris linguistiques, au recrutement et pendant toute la période d'activité (ressources affectées et processus de qualification des évaluateurs)</p> <p>A8.5 Description du processus de certification du personnel pour s'assurer de son aptitude à mettre en pratique ses connaissances (délivrance, renouvellement, modification, suivi et traçabilité des informations relatives à chaque opérateur concerné)</p> <p>A8.6 Description des méthodes d'analyse des besoins en formation</p> <p>A8.7 Description de l'organisation pour former le personnel</p>		

² Il faudra tenir compte des dispositions prises par la CIG pour la publication des règles de sécurité binationales et l'évolution du cadre réglementaire.

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
			<p>aux fonctions de sécurité au recrutement et pendant toute la période d'activité</p> <p>A8.8 Description de l'organisation pour s'assurer de la mise en place en temps voulu des opérateurs en charge de tâches de sécurité et de l'adéquation de la certification possédée avec la ou les fonction(s) réalisée(s)</p> <p>A8.9 Description du processus de prise de connaissance par les agents de la documentation sécurité nécessaire à l'exercice des tâches de sécurité</p> <p>A8.10 Description du processus de vérification de l'appropriation par les agents de la documentation sécurité nécessaire</p>		
<p>Art 9.2 Annexe III §2c</p>	<p>A9</p>	<p>Gestion des ressources techniques</p> <p>« Les Concessionnaires » doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • garantir que les produits et les services achetés sont conformes aux exigences légales en vigueur, • garantir que les infrastructures, installations techniques et équipements de sécurité et le matériel roulant ferroviaire utilisé respectent les exigences légales en vigueur. <p>« Les Concessionnaires » doivent démontrer qu'ils peuvent garder en état de fonctionner les infrastructures, les installations techniques et équipements de sécurité et le matériel roulant ferroviaire utilisé pendant toute leur durée de vie et en restant conforme aux exigences légales en vigueur.</p>	<p>A9.1 Méthodes d'acquisition, de validation et de surveillance des produits et services (description des exigences demandées aux fournisseurs de produits et services)</p> <p>A9.2 Organisation pour obtenir les autorisations d'exploiter le matériel roulant ferroviaire nouveau</p> <p>A9.3 Organisation pour assurer la conservation et la traçabilité des documents prouvant l'autorisation de mise en service du matériel roulant ferroviaire utilisé lors de la demande ou le renouvellement de l'agrément de sécurité</p> <p>A9.4 Organisation pour déterminer l'aptitude du matériel roulant utilisé pour les services de navettes pour véhicules routiers et les trains travaux à circuler sur la Liaison Fixe</p> <p>A9.5 Organisation pour déterminer l'adéquation du matériel roulant utilisé avec le service de transport à assurer en situation normale et dégradée</p> <p>A9.6 Organisation pour assurer une maintenance adaptée à chaque type de matériel roulant ferroviaire utilisé</p> <p>A9.7 Organisation pour obtenir les autorisations de mise en service des infrastructures, installations techniques et équipements de sécurité nouveaux, réaménagés ou renouvelés</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
			<p>A9.8 Organisation pour assurer la conservation et la traçabilité des documents prouvant l'autorisation de mise en service des infrastructures, installations techniques et équipements de sécurité existants ou en fonctionnement lors de la demande ou le renouvellement d'agrément de sécurité</p> <p>A9.9 Organisation pour assurer une maintenance adaptée à chaque type d'infrastructure, d'installations techniques et d'équipements de sécurité de la responsabilité des Concessionnaires.</p>		
<p>Art 9.3 Annexe III §2i</p>	<p>A10</p>	<p>Gestion des situations d'urgence et des situations de dysfonctionnements du système ferroviaire</p> <p><i>En cas d'accident ou d'une situation faisant apparaître un risque grave pour la sécurité du système ferroviaire ou de son environnement, l'organisation des Concessionnaires doit permettre de prendre immédiatement des mesures conservatoires.</i></p>	<p>A10.1 Organisation pour définir les mesures d'intervention et attribuer les responsabilités permettant de gérer les situations d'urgence, au besoin en concertation avec les Autorités concernées</p> <p>A10.2 Organisation pour gérer l'élaboration, la mise à jour, la diffusion et la mise en œuvre des plans de secours définis</p> <p>A10.3 Description des ressources techniques et humaines affectées à la gestion des situations d'urgence et de dysfonctionnements</p> <p>A10.4 Organisation pour informer les EF des mesures définies et coordonner les actions de toutes les EF concernées en cas de mise en œuvre des plans de secours</p> <p>A10.5 Organisation pour gérer les accidents/incidents relatifs à des transports de marchandises dangereuses</p> <p>A10.6 Existence de mesures adaptées à prendre pour assurer un retour à une situation normale en toute sécurité à la suite de dysfonctionnements du système ferroviaire</p> <p>A10.7 Organisation pour gérer la liste des personnes des EF et des GI pouvant être contactées 24h/24h en cas de situations d'urgence ou de situations de dysfonctionnements</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
<p>Art 9 Annexe III §2f</p>	<p>A11</p>	<p>Communication des informations sécurité</p> <p><i>La compréhension, immédiate et sans équivoque, des messages échangés entre les opérateurs, lors de la réalisation de leurs missions sécurité est essentielle pour garantir le niveau de sécurité des opérations à effectuer.</i></p> <p><i>« Les Concessionnaires » doivent définir et mettre en œuvre des règles de communication efficace des informations essentielles à la sécurité.</i></p>	<p>A11.1 Description des procédures pour communiquer avec les EF concernées, en situations normales ou perturbées y compris sur les modifications des conditions d'exploitation</p> <p>A11.2 Processus pour communiquer en temps réel aux conducteurs des EF les modifications apportées aux conditions d'exploitation</p> <p>A11.3 Organisation pour diffuser les informations relatives à la sécurité à tous les personnels concernés et s'assurer, si nécessaire, de leur prise en compte</p> <p>A11.4 Organisation pour diffuser aux EF autorisées les informations relatives à la sécurité qui pourraient les concerner et recevoir des EF les informations nécessaires</p> <p>A11.5 Description des procédures pour communiquer les informations exigées par les Autorités légales</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2h</p>	<p>A12</p>	<p>Retour d'expérience</p> <p><i>Le retour d'expérience permet d'évaluer en permanence le niveau de sécurité atteint par l'entreprise. Il doit permettre de prévenir les dysfonctionnements et d'adapter les ressources techniques et humaines de l'entreprise pour maintenir ou améliorer le niveau de sécurité.</i></p>	<p>A12.1 Processus et moyens pour collecter les informations sur les événements ayant eu des conséquences sur la sécurité et les événements précurseurs relatifs à toutes les activités sur la Liaison Fixe</p> <p>A12.2 Procédures et moyens pour analyser les événements et identifier les actions correctives</p> <p>A12.3 procédures et moyens pour mettre en œuvre les actions correctives et mesurer leurs effets</p>		
<p>Art 9 Annexe III §2j</p>	<p>A13</p>	<p>Audits</p> <p><i>« Les Concessionnaires » doivent évaluer à des fréquences prédéterminées, la conformité, l'efficacité et la pertinence des actions sécurité réalisées dans tous les domaines d'activité de l'entreprise par rapport aux dispositions décrites dans son système de gestion de la sécurité. Les</i></p>	<p>A13.1 Organisation et ressources pour réaliser des audits, à des intervalles pertinents, de toutes les activités pouvant avoir des incidences sur la sécurité du système ferroviaire de la Liaison Fixe.</p> <p>A13.2 Existence d'un programme d'audits</p> <p>A13.3 Organisation pour gérer les résultats des audits réalisés</p> <p>A13.4 Dispositions prises pour assurer l'objectivité et l'impartialité des auditeurs</p>		

Référence directive 2004/49	Exigences et Eléments essentiels + motif		Descriptions détaillées		
		<i>audits doivent être menés avec méthode et indépendance.</i>			

CERTIFICAT DE SECURITE - ENTREPRISES FERROVIAIRES		
Directive 2004/49/CE. Certificats de sécurité des entreprises ferroviaires – Descriptions détaillées de la certification partie B		
Référence de la directive 2004/49	Exigences et éléments essentiels	Descriptions détaillées
Article 10 2a et 3	B1 SGS accepté par un Etat membre et assurance que les activités sont les mêmes	B1.1 Attestation de l'acceptation de la partie A
Article 10 2b	B2 Conformité avec le SGS	B2.1 Description des services envisagés empruntant la Section commune de la Liaison Fixe, avec les itinéraires et l'organisation correspondants (moyens en personnels et matériels nécessaires) B2.2 Identification de la réglementation du travail et des dispositions applicables pour le personnel concerné B2.3 Identification de la structure en charge, au sein de l'Entreprise, de l'application du SGS sur la Section commune de la Liaison Fixe et point de contact initial pour le traitement de la demande. B2.4 Démonstration de la prise en compte des risques spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe B2.5 Démonstration que les dispositions et leurs évolutions décrites dans le SGS sont adaptées pour couvrir ces risques B2.6 Démonstration que les contrôles et audits prennent en compte les activités réalisées sur la Section commune de la Liaison Fixe, y compris les activités de sous-traitance et de prestation de service
Article 10 2b	B3 Conformité aux STI, aux règles de sécurité bi-nationales et aux autres règles	B3.1 Description des procédures d'exploitation et de la documentation de sécurité pour les services envisagés B3.2 Démonstration que la documentation de sécurité relative aux services envisagés prend en compte les exigences des STI, des règles de sécurité bi-nationales et des autres règles spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe B3.3 Démonstration que la documentation de sécurité relative aux services envisagés est complète.
Article 10 2b	B4 Conformité aux règles relatives à la certification du personnel	B4.1 Description des fonctions de sécurité pour les services envisagés B4.2 Identification des écarts entre les exigences de compétence prévues au SGS et celles spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe B4.3 Démonstration que la formation (initiale et continue) et l'évaluation (des compétences et de l'aptitude médicale) du personnel concerné pendant la durée de validité de l'habilitation prend en compte les exigences spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe B4.4 Démonstration que les formateurs et évaluateurs ont les compétences nécessaires pour prendre en compte les exigences spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe
Article 10 2b et annexe IV	B5 Conformité aux règles relatives au matériel roulant utilisé (autorisation de mise en service et maintenance)	B5.1 Identification des séries concernées pour les services envisagés B5.2 Preuve que le matériel roulant concerné a reçu une autorisation de mise en service sur la Section commune de la Liaison Fixe B5.3 Démonstration que les processus de maintenance du matériel roulant concerné prennent en compte les exigences spécifiques à la Section commune de la Liaison Fixe B5.4 Description des procédures pour gérer les avaries du matériel roulant concerné sur la Section commune de la Liaison Fixe
Annexe IV	B6 Sous-traitance et prestation de service	B6.1 Lorsque des activités font l'objet de contrats de sous-traitance, description des procédures de sélection et de contrôle des sous traitants

ANNEXE 4

ENQUÊTES INDÉPENDANTES SUR LES ACCIDENTS

1) Les organismes français et britanniques d'enquête sur les accidents sont :

En France : le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents Transports Terrestres (BEA-TT)

Adresse : Tour Pascal B

92055 La Défense Cedex, France

Téléphone : +33 (0)1 40 81 21 83

Mél : Cgpc.Beatt@developpement-durable.gouv.fr

Fax : +33 (0)1 40 81 21 50

Site Web : www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr

Au Royaume Uni : le Rail Accident Investigation Branch (RAIB)

Adresse : The Wharf, Stores Road, Derby, DE21 4BA

Royaume Uni

Téléphone : 01332 253300

Mél : enquiries@raib.gov.uk

Fax : 01332 253301

Site web : www.raib.gov.uk/

2) Liste d'accidents et d'incidents à notifier (extraite des annexes 4 et 5 du règlement ferroviaire britannique 2005)

Types des accidents et incidents se produisant dans le système de transport du Tunnel sous la Manche qui doivent être notifiés immédiatement et par les moyens disponibles les plus rapides.

1. Un accident suivi d'un décès ou de blessures sérieuses à une personne.
2. Un déraillement de matériel roulant occasionnant des dégâts ou le blocage d'une ligne ferroviaire.
3. Une collision sur toute voie autre qu'une voie d'évitement, entre du matériel roulant et
 - (a) un autre matériel roulant ;

- (b) un objet capable d'occasionner des dégâts à ou le déraillement d'un matériel roulant ; ou
- (c) un heurtoir.

4. Un accident occasionnant d'importants dégâts au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement.

5. Une collision sur un passage à niveau impliquant un véhicule ou un piéton ou du matériel roulant, que ceci provoque ou non mort ou blessure d'un tiers.

6. Un accident occasionnant le déversement ou la combustion de produits nécessitant l'évacuation d'un tunnel ou d'une partie du terminal.

7. Feu nécessitant l'évacuation des passagers d'une partie d'un train vers une autre ou l'intervention des sapeurs-pompiers.

8. Un accident ou un incident menant à l'évacuation des passagers d'un train.

9. Franchissement intempestif d'un repère fermé ou d'un signal.

10. Dérive d'un train sur une voie.

11. Un accident ou un incident qui, dans des conditions légèrement différentes aurait pu causer des blessures graves ou des dégâts importants au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement.

Types des accidents et incidents se produisant dans le système de transport du Tunnel sous la Manche qui doivent être notifiés dès que possible et quoi qu'il arrive dans les trois jours ouvrables de leur survenue

1. Un feu, arc électrique ou disjonction ayant un effet néfaste sur le fonctionnement des équipements de signalisation, de caténaire ou du matériel roulant.

2. Un feu provoquant l'interruption des services ferroviaires ou la fermeture d'une partie du domaine ferroviaire affectant la voie, pendant une période de plus d'une heure.

3. Toute division non délibérée du train ou rupture d'attelage.

4. La panne du matériel roulant sur la voie ferroviaire provoquée par :

(a) la défaillance ou le grippage d'un essieu ;

(b) la défaillance d'une roue ou d'un pneu ou même un pneu désolidarisé de sa roue ;

(c) une panne des freins ; ou

(d) un feu, arc électrique important ou fusion importante sur le matériel roulant, éteint ou non par les services de lutte incendie.

5. Un rail cassé, une défaillance majeure d'un équipement de voie (soudure, attaches, etc.) ou une déformation de voie.

6. Toute défaillance de sécurité importante ou toute destruction ou effondrement sérieux d'équipement, d'installations ou de structures.

7. Toute panne du système de signalisation, ou tout autre système de sécurité mettant en danger ou susceptible de mettre en danger l'exploitation des lignes ferroviaires.

8. Submersion de la voie nécessitant sa fermeture.

9. Arrêt inopiné d'un train en tunnel pendant plus de 30 minutes.

10. Voie endommagée par le matériel roulant ou une pièce traînante.

11. Déversement de carburant d'un véhicule routier transporté sur une navette.

12. Non respect des règles relatives aux matières dangereuses décrites ou visées dans le règlement 2004 sur le transport des marchandises dangereuses et des équipements sous pression transportables.

13. Tout incident au cours duquel les installations, équipements ou matériel roulant entrent accidentellement en contact avec les lignes aériennes dont la tension dépasse de 200 volts.

