

**CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION  
COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA  
MANCHE**

**Secretariat  
Office of Rail Regulation  
1 Kemble Street  
LONDON WC2B 4AN  
Direct line: 020 7282 3926  
Facsimile: 020 7282 2041**

**M.E.D.D.E.  
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche  
Arche Sud  
92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX  
Téléphone: 01.40.81.78.73  
Télécopie: 01.40.81.78.79**

3 June 2014

James Hagan  
Eurostar (UK) Limited  
Times House  
Bravington Walk  
London N1 9AW

Ref: 14/15/05

**REQUIREMENT FOR SECOND TRAIN DRIVER ON PASSENGER TRAINS**

By your letter of 18 July 2013, you requested that the IGC amend your safety certificate to take into account a modification to the « TM 2 rule » requiring that this team member (train manager 2) has train driving competence.

During its meeting of 16 April 2014, following a detailed analysis and a consultation with the stakeholders concerned, the Intergovernmental Commission decided to remove the current rule which was linked to the principle – abandoned by IGC in 2010 – of “splittability” of trains.

IGC has further decided to create new rules related to the procedure for swiftly reversing passenger trains, which currently are not explicitly described in the rules. This reversal relies on defining appropriate rules, either at the level of the infrastructure manager or at that of the railway undertakings, according to the following requirements:

*“The Railway Undertaking shall take all measures to ensure that it is able to reverse the train on the orders of the RCC within a maximum period of 15 minutes (between the start and end of the changing ends procedure as initiated by the RCC). It is their responsibility to develop the necessary arrangements and to demonstrate that they meet this requirement.”*

*« In the event of a fire on a train, the Infrastructure Manager shall:*

- issue the instruction to drivers of subsequent trains to change ends (CHEX procedure) as soon as the second fire alarm is activated; and*
- within 10 minutes of the train on fire stopping, take all necessary measures to enable subsequent trains to be able to reverse (technical preparation of the route). »*

*« Railway undertakings and the infrastructure manager shall take all necessary measures, in co-operation, to ensure that resilient communication between the train crew and with the RCC can be guaranteed without interruption during the changing of ends. »*

IGC considers that the members of the train crew must be able to communicate with each other and with the RCC without interruption at all times during the reversal procedure. This is

one of the key lessons of the evacuation exercises of 25-26 January 2014, during which interruptions to communication were noted.

In addition, the IGC makes the following recommendations:

« The drivers should have appropriate personal protective equipment, for example a smoke hood, available in their cab.»

« The infrastructure manager shall change the direction of the ventilation as soon as everyone on board the shuttle has reached the service tunnel, or the smoke has reached the first train following behind.»

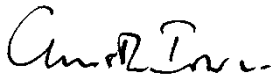
These rule changes have no bearing on the safety certificate which you have been issued in the past. There is therefore no basis to require a consequential amendment.

I invite you to inform me at the earliest opportunity of the measures you will put in place to meet these new requirements and supply the evidence, by any means of your choice, of your capability to comply with the fixed time limit of 15 minutes for carrying out the change between cabs. In expectation of an eventual change in your approach, IGC considers that the presence at the rear of the train of a crew member competent to drive meets the requirement to reverse within a period of 15 minutes.

The new rules reflect the IGC's conclusions on this topic. IGC will recommend that the Member States notify these new rules to the European Commission, to whose review they may be subject in accordance with Article 8.7 of Directive 2004/49/EC.

I am copying this letter to François Barry Delongchamps, head of the French delegation to the IGC, as well as to Pierre Garnier and Caroline Wake, respectively Chairman and head of the UK delegation to the Channel Tunnel Safety Authority. A copy of this letter will also be published on the IGC website.

Yours sincerely



Christopher Irwin  
Chairman, IGC

## Traduction:

**Objet :** Exigence d'un second conducteur sur les trains de passagers.

Monsieur le Directeur,

Par lettre en date du 18 juillet 2013, vous avez demandé que la CIG modifie votre certificat de sécurité pour tenir compte d'une modification de la règle dite du TM2, demandant que cet agent (team manager n°2) dispose d'une aptitude à la conduite.

La Commission intergouvernementale a décidé lors de sa séance du 16 avril 2014, après analyse détaillée et consultation des parties prenantes, de supprimer la règle actuelle qui était attachée au principe de sécabilité des trains, abandonné par la CIG en 2010.

En outre, la CIG a décidé d'instituer de nouvelles règles applicables aux procédures de rebroussement des trains en urgence, lesquelles n'étaient pas explicitement décrites dans les règles actuelles. Le rebroussement doit s'appuyer sur la définition de règles appropriées, qui s'appliqueront, selon le cas, au gestionnaire d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires.

*« L'entreprise ferroviaire prend toutes dispositions pour être en mesure de procéder à un rebroussement effectué sur ordre du RCC en moins de 15 minutes (entre le début et la fin de la procédure de changement d'extrémité initiée par le RCC). Il lui appartient de définir les dispositions correspondantes et de démontrer qu'elles répondent à cet objectif. »*

*« En cas d'incendie sur un train, le gestionnaire d'infrastructure doit :*

- donner instruction aux conducteurs des trains suiveurs de changer d'extrémité (procédure CHEX) dès que la seconde alarme est activée ;*
- dans les 10 minutes après l'arrêt du train en feu, prendre toutes les dispositions nécessaires pour permettre aux trains suiveurs d'être capables de rebrousser (préparation technique de l'itinéraire). »*

*« Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure doivent prendre toutes les mesures nécessaires, en coopération, pour maintenir en permanence une communication fiable des membres de l'équipage du train entre eux et avec le RCC durant le changement d'extrémité ».* La CIG considère en effet que les membres d'équipage du train doivent être en mesure de communiquer sans interruption entre eux et avec le RCC tout au long de la procédure de rebroussement. C'est un des enseignements tirés de l'exercice d'évacuation des 25-26 janvier 2014, dans lequel des interruptions de communication ont été constatées.

De plus, la CIG rappelle les recommandations suivantes :

*« Les conducteurs doivent avoir à disposition dans leur cabine un équipement de protection individuelle approprié, par exemple une cagoule anti-fumée. »*

*« Le gestionnaire d'infrastructure doit inverser la direction de la ventilation dès que tous les passagers de la navette évacuée sont arrivés dans le tunnel de service, ou si la fumée a atteint le premier train suiveur. »*

Ces changements de règles n'ont aucune incidence sur le certificat de sécurité qui vous a été délivré par le passé. Il n'y a donc pas lieu d'y apporter une quelconque modification.

Je vous demanderai de m'informer au plus tôt des dispositions que vous aurez prises pour répondre à ces nouvelles règles et m'apporter la preuve, par tout moyen de votre choix, de votre capacité à respecter le délai de 15 mn fixé pour opérer le changement de cabine. En

attente d'un éventuel changement de vos pratiques, la CIG considère que l'existence à l'arrière du train d'un agent apte à la conduite répond à l'exigence de respect du délai de rebroussement en moins de 15 mn.

Les nouvelles règles reflètent les conclusions de la CIG sur cette question. La CIG recommandera que les Etats membres notifient ces nouvelles règles à la Commission européenne, qui les examinera conformément à l'article 8.7 de la directive 2004/49/CE.

J'adresse copie de ce courrier à François Barry Delongchamps, chef de la délégation française à la Commission intergouvernementale ainsi qu'à Pierre Garnier et Caroline Wake, respectivement Président et chef de la délégation britannique au Comité de Sécurité. Une copie de cette lettre sera aussi publiée sur le site web de la CIG.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.