

**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 DEFENSE CEDEX
Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

3 June 2014

Jean-Alexis Souvras
IGC Co-ordinator
Eurotunnel
UK Terminal
Ashford Road
Folkestone
KENT
CT18 8XX

Ref: 14/15/04

REQUIREMENT FOR SECOND TRAIN DRIVER ON PASSENGER TRAINS

During its meeting of 16 April 2014, following a detailed analysis and a consultation with the stakeholders concerned, the Intergovernmental Commission decided to modify the current rule relating to the driving competence of the second train manager (TM2) on board passenger trains.

The current rule requiring that a second train crew member is competent to drive the train in the event of an emergency has been removed and I invite you to make the consequential amendments to your documents that make reference to it

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. »

In essence, IGC considers that the members of the train crew must be able to communicate with each other and with the RCC without interruption. This is one of the key lessons of the evacuation exercises of 25-26 January 2014, during which interruptions to communication were noted.

As a result, I am inviting you to reflect these new principles in the rules applicable to railway undertakings, and to take the necessary measures in respect of your own internal procedures, by 30 November 2014.

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 »

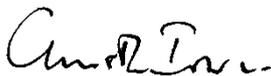
« The infrastructure manager shall change the direction of the ventilation as soon as everyone on board the shuttle has reached the service tunnel, or the smoke has reached the first train following behind. »

IGC invites Eurotunnel and the railway undertakings to inform it at the earliest opportunity of the measures they will put in place to meet these requirements.

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,

La Commission intergouvernementale a décidé lors de sa séance du 16 avril 2014, après analyse détaillée et consultation des parties prenantes, de modifier la règle actuelle concernant l'aptitude à la conduite du second Train Manager (TM2) à bord des trains de passagers.

La règle actuelle exigeant qu'un deuxième agent de bord soit qualifié à la conduite en cas d'incident est annulée et je vous demande de bien vouloir modifier en conséquence les documents qui y font référence.

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 ».

En effet, la CIG considère 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.

Je vous demande en conséquence de bien vouloir inclure d'ici le 30 novembre 2014 ces nouveaux principes dans la réglementation du tunnel à destination des entreprises ferroviaires, et de prendre les dispositions nécessaires au niveau de vos propres procédures internes.

De plus, la CIG rappelle les recommandations suivantes :

« Les conducteurs doivent avoir à disposition dans leur cabine un équipement de protection 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. »

La CIG demande à Eurotunnel et aux entreprises ferroviaires de lui indiquer au plus tôt les dispositions qu'elles mettront en place pour respecter ces nouvelles exigences.

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.