

RAPPORT

DE LA COMMISSION

INTERGOUVERNEMENTALE

AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

SUR

LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE

EN 2013

Table des matières

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

A – Portée du rapport

1. Le présent rapport comprend des informations relatives aux activités que la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) exerce en tant qu'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le tunnel sous la Manche) selon les termes de la Directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG se limitent à l'emprise de la liaison fixe telle que décrite dans le traité de Cantorbéry conclu entre le Royaume-Uni et la France ainsi que dans la Concession quadripartite entre les deux gouvernements et les concessionnaires. Le présent rapport traite de la période s'étendant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013.

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

B. Section préliminaire

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

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

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

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

7. **Résumé** – Les événements majeurs concernant la sécurité en 2013 ont été les suivants :

- La conclusion du réexamen des règles techniques concernant le matériel roulant utilisant le tunnel et la publication de la liste des quelques exigences restantes sur le site web de la CIG et dans la base de données de l'Agence ferroviaire européenne ;
- La délivrance d'une certification partie B à une nouvelle entreprise ferroviaire de passagers ;
- L'accord de la CIG sur le règlement binational révisé de sécurité pour le tunnel afin de transposer la directive 2008/57 et la directive révisée 2004/49, et le guide associé sur la certification de sécurité, l'agrément de sécurité et

les autorisations supplémentaires pour la mise en service des véhicules ferroviaires.

8. Analyse des tendances générales – La CIG et le Comité de Sécurité ont poursuivi leur surveillance du dispositif de gestion de la sécurité d'Eurotunnel ainsi que leur suivi des résultats en matière de sécurité. La plupart des indicateurs de sécurité communs rapportés en détail à l'annexe C restent à zéro. Eurotunnel a pu atteindre son taux cible des événements de sécurité individuels (SPAD (Signals Passed at Danger ou Franchissement intempestif d'un signal d'arrêt), perte contrôle des aiguillages, détection de freins serrés, non-respect de la signalisation, déversements de carburant et incidents de porte de traversées jonctions) qui a été réduit de 300 à 280 au cours de l'année.

Cependant, le taux de fréquence des incidents de sécurité collective (freinage d'urgence en raison de patinage ou d'activation automatique et arrêts dans le tunnel pendant plus de 30 minutes), en moyenne de 108 événements par mois, a été beaucoup plus élevé que l'objectif fixé à 65. Eurotunnel a mis en évidence que ce taux élevé était consécutif à sa décision d'enlever les pagodes des wagons Arbel utilisés pour les navettes poids-lourds, les bâches de certains véhicules interférant avec la caténaire dans le tunnel. En réponse, Eurotunnel a mis en oeuvre deux actions : mettre en place de nouvelles pagodes, et vérification des fixations des bâches avant l'entrée dans le tunnel.

Le taux des accidents du travail avec arrêt de travail a été plus bas qu'en 2012, grâce à une baisse du taux de fréquence de ces événements chez les sous-traitants.

C – Organisation

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

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

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

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

D. Évolution de la sécurité ferroviaire

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

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

Accidents/précurseurs d'accidents qui ont déclenché la mesure			Mesure de sécurité décidée
Date	Lieu	Description de l'événement	
Néant	-	-	-

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

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

D 2 – Analyses détaillées des tendances

13. Très peu de précurseurs (incidents qui auraient pu conduire à un accident) se sont produits dans le tunnel sous la Manche. La CIG et le Comité de Sécurité n'ont pas procédé à une "analyse détaillée des tendances" liée aux ISC (indicateurs de sécurité communs) car au vu de ce faible nombre une telle approche ne serait pas utile, proportionnée, ni porteuse d'informations significatives sur la performance de sécurité. En 2013, il y a eu 13 ruptures de rail (Eurotunnel a programmé une campagne de remplacement de rail en tunnel de 2014 à 2016) et un SPAD (contre 9 et 6 respectivement l'année précédente). La synthèse ci-dessous reprend les précurseurs ISC observés en 2013, en comparaison avec l'année précédente :

	2012	2013
Nombre total de précurseurs	16	14
Nombre total de ruptures de rail	9	13
Nombre total de gauchissements de la voie	0	0
Nombre total de pannes de signalisation	0	0
Nombre total de SPAD	6	1
Nombre total de ruptures de roues sur du matériel roulant en service	0	0
Nombre total d'essieux cassés	1	0

sur du matériel roulant en service		
------------------------------------	--	--

14. **Indicateurs de sécurité communs (ISC/CSI)** – Les données détaillées concernant les ISC tels que définis dans la directive 2009/149/CE (modifiant la directive 2004/49/CE en ce qui concerne les ISC et les méthodes communes de calcul du coût des accidents) se trouvent à l'annexe C. Il est à noter qu'Eurotunnel et les entreprises ferroviaires fournissent à la CIG et au Comité de Sécurité une grande quantité de données plus riches et plus utiles, qui les aident à développer leurs activités d'approche réglementaire et de supervision (et qui aident aussi les parties prenantes à comprendre la performance des systèmes de gestion de la sécurité). Toutefois, cette information utile et intéressante est à l'extérieur du périmètre de compte-rendu des ISC. Elle est tenue à disposition de l'agence ferroviaire européenne au cas où celle-ci le souhaiterait.

D 3 – Résultats des recommandations de sécurité

15. Aucune recommandation de sécurité n'a été émise ou n'a exigé de réponse en 2013.

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

16. **Règlement relatif à la sécurité de la liaison fixe transmanche** – En 2013, la directive révisée sur la sécurité ferroviaire (2008/110/CE) et la nouvelle directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE) ont été transposées pour le lien fixe par un règlement binational complétant les règlements nationaux. Le règlement binational est entré en vigueur en mars 2013.

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

Examen des règles de sécurité spécifiques pour les trains transitant par le tunnel – La CIG et le Comité de Sécurité ont continué à progresser dans la révision des règles techniques et de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers empruntant le tunnel, débutée en 2009 et soutenue par l'avis technique de l'AFE publié en mars 2011. La CIG avait déjà abrogé certaines règles qui ne sont plus considérées comme nécessaires ou qui sont devenues obsolètes à la suite du développement des STI relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (STI STF) et aux locomotives et au matériel roulant voyageurs (STI LOC&PAS). En 2013, nous nous sommes attachés à codifier et à publier les règles, conformément au cadre législatif de l'UE.

En juillet 2013, la CIG a publié son document de référence pour la reconnaissance mutuelle. Cela signifie que, pour la première fois, une liste complète des exigences techniques relatives à l'autorisation de mise en service de véhicules ferroviaires dans le tunnel sous la Manche est maintenant disponible publiquement. Après examen par l'AFE, l'information a été incluse dans le

document de référence de la base de données de l'AFE (RDD) en décembre 2013.

En octobre 2013, le comité sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire a accepté la révision de la STI LOC&PAS présentée par l'AFE, qui comprenait un cas spécifique pour le tunnel exigeant que, sauf exception, les trains de passagers aient une capacité de roulement de 30mn en cas d'incendie.

Discussions avec les entreprises ferroviaires et les constructeurs de matériel roulant - Au cours de l'année, la CIG et le Comité de Sécurité ont continué leurs discussions avec les entreprises ferroviaires et constructeurs de matériel roulant sur les exigences à observer pour obtenir l'autorisation technique et la certification partie B permettant d'exploiter des services dans le tunnel .

Participation aux travaux de l'Agence ferroviaire européenne et de ses groupes de travail - La CIG et le Comité de Sécurité ont continué à jouer un rôle à part entière dans le travail de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et de ses différents groupes de travail. Compte tenu de leur relation étroite avec les autorités de sécurité de la France et du Royaume-Uni, la CIG et le Comité de Sécurité font appel aux liens étroits qu'ils entretiennent avec les experts de ces autorités de sécurité (plusieurs d'entre eux sont eux-mêmes membres ou conseillers du Comité de Sécurité). La CIG et le comité de sécurité ne participent directement qu'aux groupes de travail qui ont une importance spécifique pour le tunnel sous la Manche.

Néanmoins, la CIG et le Comité de Sécurité ont continué à jouer un rôle actif dans le travail de l'Agence. Des représentants ont assisté à toutes les réunions du réseau des autorités nationales de sécurité de l'Agence (y compris la réunion extraordinaire convoquée pour discuter du quatrième paquet ferroviaire) et des groupes de travail traitant des règles nationales et de la reconnaissance mutuelle. Les co-présidents du Comité de Sécurité ont également pris part à des échanges approfondis avec l'Agence à l'appui de la demande de cas particulier déposée par les deux gouvernements au titre de la STI LOC&PAS, concernant la capacité de roulement des trains de passagers lors d'un incendie.

F – Évolution de la certification et des agréments de sécurité

18. La directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires est transposée pour le tunnel par le règlement binational de sécurité du 24 janvier 2007, qui est entré en vigueur le 4 juillet 2008 via le Statutory instrument 2007-3531 au Royaume-Uni et le décret 2008-748 en France. La directive révisée sur la sécurité ferroviaire (2008/110/CE) et la nouvelle directive sur l'interopérabilité (2008/57/CE) ont été transposées pour la Liaison Fixe en mars 2013 par un règlement binational modifié complétant les réglementations d'interopérabilité nationales. Le guide révisé sur l'application de la réglementation est accessible sur le site la CIG à la page suivante :

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

En juin 2013, la CIG a accepté la demande de DB Schenker Rail UK Ltd de modification de sa certification partie B pour inclure l'exploitation de services de transport de passagers par le tunnel sous la Manche.

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

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

20. Le large mandat donné au Comité de Sécurité par le traité de Cantorbéry signifie qu'il est chargé de superviser un certain nombre de sujets situés en dehors du cadre des tâches d'autorité de sécurité prévues dans la directive sur la sécurité, en particulier les questions de secours et de sécurité civile. Cela se reflète dans ses activités de surveillance.

1.1 Audits/Inspections/Contrôles

21. Le programme annuel d'inspection et d'audit du Comité de Sécurité est établi pour tenir compte des éléments clés inclus dans le système de gestion de la sécurité (SGS) d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires autorisées pour le tunnel sous la Manche. Le programme couvre les inspections et audits sur la durée de vie des SGS, afin de garantir que la CIG est en mesure de remplir sa fonction de surveillance, et dispose de l'information nécessaire à l'examen des demandes de renouvellement d'autorisations. L'agrément de sécurité d'Eurotunnel arrivera à échéance en 2014.

22. Les méthodes de surveillance suivantes ont été utilisées en 2013 :

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

- Information d'Eurotunnel concernant l'interface avec les entreprises ferroviaires et la gestion des changements.

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

23. Au cours de l'année, les inspections ont donné lieu à 5 recommandations qui ont été officiellement communiquées à Eurotunnel (et le cas échéant aux entreprises ferroviaires) par le Comité de Sécurité, notamment :

- les rôles des représentants de la sécurité dans les enquêtes sur les accidents / incidents devraient être mis en valeur afin de garantir leur implication quand elle est nécessaire ;
- le nouveau fournisseur de services de première ligne de réponse d'urgence, Onet, devra mettre en œuvre un système pour vérifier que les compétences du personnel; sont tenues à jour ;
- dans le cadre d'un processus annuel d'évaluation, Onet devra prendre des dispositions pour veiller à ce que ses agents continuent d'être pompiers volontaires si les compétences nécessaires à leur fonction en dépendent ;
- les procédures d'intervention d'urgence d'Eurotunnel devront être renforcées et suivies pour assurer la cohérence entre les intervenants français et britannique ;
- toutes les civières fournies comme équipement de levage devront être soumises aux essais et contrôles réglementaires, et les certificats de contrôle devront être disponibles.

24. Toutes ces recommandations ont été ajoutées à un tableau de suivi consolidé des recommandations pour permettre au Comité de Sécurité de surveiller et examiner, avec Eurotunnel, ses progrès dans la mise en œuvre des mesures de suivi appropriées.

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

25. Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont fait rapport de leurs activités conformément aux dispositions de l'article 9.4 et de l'annexe I de la directive de sécurité ferroviaire. Bien que les rapports de DB Schenker et Europorte Channel aient été reçus après le 30 juin, cette transmission tardive n'a pas empêché que les informations soient prises en compte par la CIG dans la préparation de son rapport.

3. Inspections

26. Le programme des activités d'inspection est resté fondé sur les domaines identifiés par les experts du Comité de Sécurité au cours de leur analyse des SGS d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires. Toutefois, le plan d'inspection prévoit une certaine souplesse pour répondre aux préoccupations suscitées par l'actualité du tunnel sous la Manche au cours de l'année.

27. Au total, 5 inspections ont été effectuées par les experts du Comité de Sécurité sur les sujets suivants :

- culture de la sécurité au sein d'Eurotunnel ;

- maintenance et tests des stations de lutte contre l'incendie dans le tunnel sous la Manche ;
- rôle et responsabilités des Agent de Feu d'Eurotunnel sur le terminal britannique ;
- gestion des défauts de rails : rails cassés ;
- prestation de services pour la première ligne de réponse d'urgence en France.

4. Audits

28. En 2013, Eurotunnel a effectué 32 audits internes, alors que les trois entreprises ferroviaires ont entrepris 8 audits internes au total sur des sujets tels que la déclaration des incidents, la gestion documentaire et la gestion des changements.

29. Eurotunnel a également participé à des audits entrepris par DB Schenker et Europorte Channel en relation avec le transport de marchandises dangereuses

30. Au nom de la CIG, l'EPSF, autorité nationale de sécurité française, a entrepris un audit de la mise en œuvre et de l'efficacité du système mis en place par Eurotunnel pour la gestion des changements.

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

31. Globalement, le programme d'inspection de 2013 et les autres activités de surveillance et de contrôle menées au cours de l'année ont fourni des données suffisantes pour conclure que, même si la vigilance doit s'exercer constamment, l'exploitation de la liaison fixe a continué d'être raisonnablement sûre – aucune mesure corrective significative n'a été mise en oeuvre.

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

32 Dans le cadre de sa demande de certificat partie B pour exploiter des trains de voyageurs dans le tunnel sous la Manche, DB Schenker a procédé en 2012, conformément à la MSC, à une évaluation des risques liés à l'évacuation de deux unités de 200 m de longueur, par comparaison avec la configuration actuelle de trains utilisés (une unité de longueur 400 m). La CIG a utilisé l'évaluation de DB Schenker, ainsi que le rapport produit par le *Rail Safety and Standards Board*, agissant en tant qu'évaluateur de sécurité indépendant, lors de sa décision sur la demande de certification déposée par DB Schenker. Cette certification a été délivrée en juin 2013.

I – Conclusions de la CIG à propos de l'année 2013 – Priorités

33. Le tunnel sous la Manche est d'une immense importance. Il est utilisé chaque année par plus de vingt millions de passagers routiers et ferroviaires entre la Grande-Bretagne et la France et il relie la Grande-Bretagne au réseau de lignes à grande vitesse du reste de l'Europe. L'exploitation de ce tunnel sous-marin de 50 kilomètres de long pose des problèmes de sécurité spécifiques, notamment en cas d'incendie ou de panne immobilisant les passagers pendant de longues heures. Il est donc pleinement

justifié qu'une attention particulière soit portée aux règles de sécurité qui s'appliquent à la liaison fixe.

34. Les questions prioritaires pour l'avenir sont les suivantes :

- la publication et la notification en termes clairs de toutes les règles techniques (conception) et de sécurité (exploitation) applicables au tunnel, de sorte que leur conformité avec les directives d'interopérabilité et de sécurité en vigueur puisse être démontré ;
- les opérations de développement et de diffusion d'une stratégie de surveillance axée sur les risques portant sur l'infrastructure et l'exploitation du matériel roulant, conformément à la méthode de sécurité commune pour la surveillance ;
- la poursuite de l'application au tunnel sous la Manche du droit européen existant et nouveau, y compris les exigences relatives à la sécurité, à l'interopérabilité et à la reconnaissance mutuelle découlant des travaux de l'Agence ferroviaire européenne ou des nouveaux développements du système européen de Spécifications Techniques d'Interopérabilité, en particulier les STI STF et LOC&PAS ;
- l'examen de nouvelles approches méthodologiques des évacuations en tunnel, soutenu par un travail de recherche mettant en valeur les meilleures données scientifiques et les meilleures expertises techniques disponibles ;
- l'examen des demandes d'autorisation de nouveaux matériels roulants passagers et fret à utiliser dans le tunnel et l'évaluation en temps opportun des demandes de certification des entreprises ferroviaires envisageant de lancer de nouveaux services dans le tunnel ;
- l'amélioration continue des méthodes employées par la CIG en matière de certification et d'autorisation, alimentée par l'audit-croisé de la CIG, conformément au programme d'audit des ANS mis en œuvre par l'AFE ;
- l'examen de la demande qu'Eurotunnel doit présenter afin d'obtenir le renouvellement de son agrément de sécurité au-delà du 6 avril 2014, en tant que gestionnaire de sécurité de l'infrastructure ;
- la préparation aux incidents graves de sécurité et de sûreté, notamment au moyen de l'exercice annuel testant le plan d'urgence binational, lequel forme le cadre de coopération des organismes de secours et d'urgence des deux pays en cas d'accident ou d'incident dans le tunnel.

J – Source des informations

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

- Rapport annuel d'Eurotunnel sur la santé et la sécurité pour l'année 2013
- Rapport annuel d'Europorte Channel sur la sécurité pour 2013
- Rapport annuel d'Eurostar sur la sécurité pour 2013
- Rapport annuel de DB Schenker sur la sécurité pour 2013

K - Annexes

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

ANNEXE B : Structure et relations de la CIG ;

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

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

ANNEXE D : Principaux changements législatifs et réglementaires

ANNEXE E : Délivrance des certifications et autorisations – données chiffrées

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

A.1 Plan du réseau

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

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

Nom : Eurotunnel

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

Site web : www.eurotunnel.com

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

http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-fr/Le_Groupe/Profil/Notre-Metier/NetworkStatement2013FR.pdf

Date de début d'activité commerciale : mai 1994 ;

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

Écartement de voie : standard UIC ;

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

Tension : 25 000 volts, courant alternatif ;

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

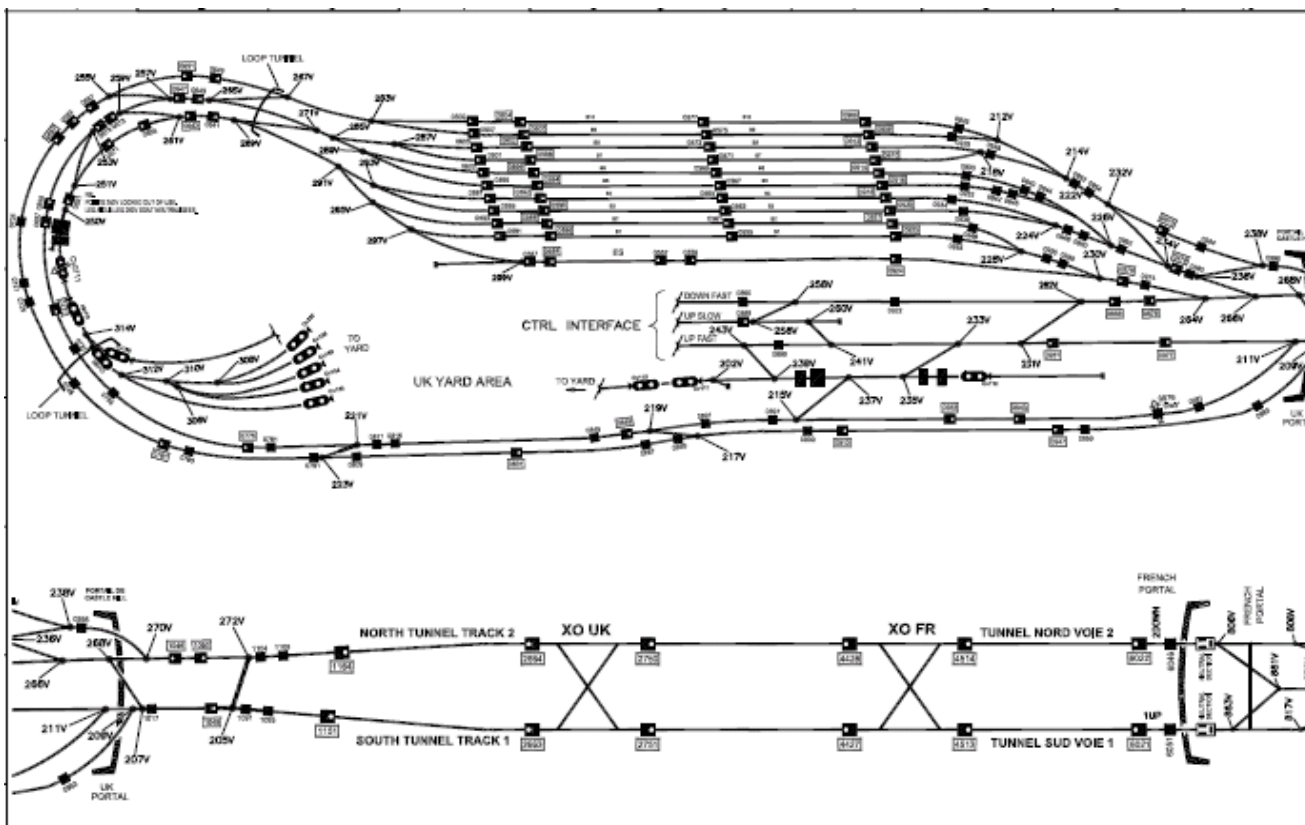
Longueur totale de lignes à grande vitesse : 108 km ;

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

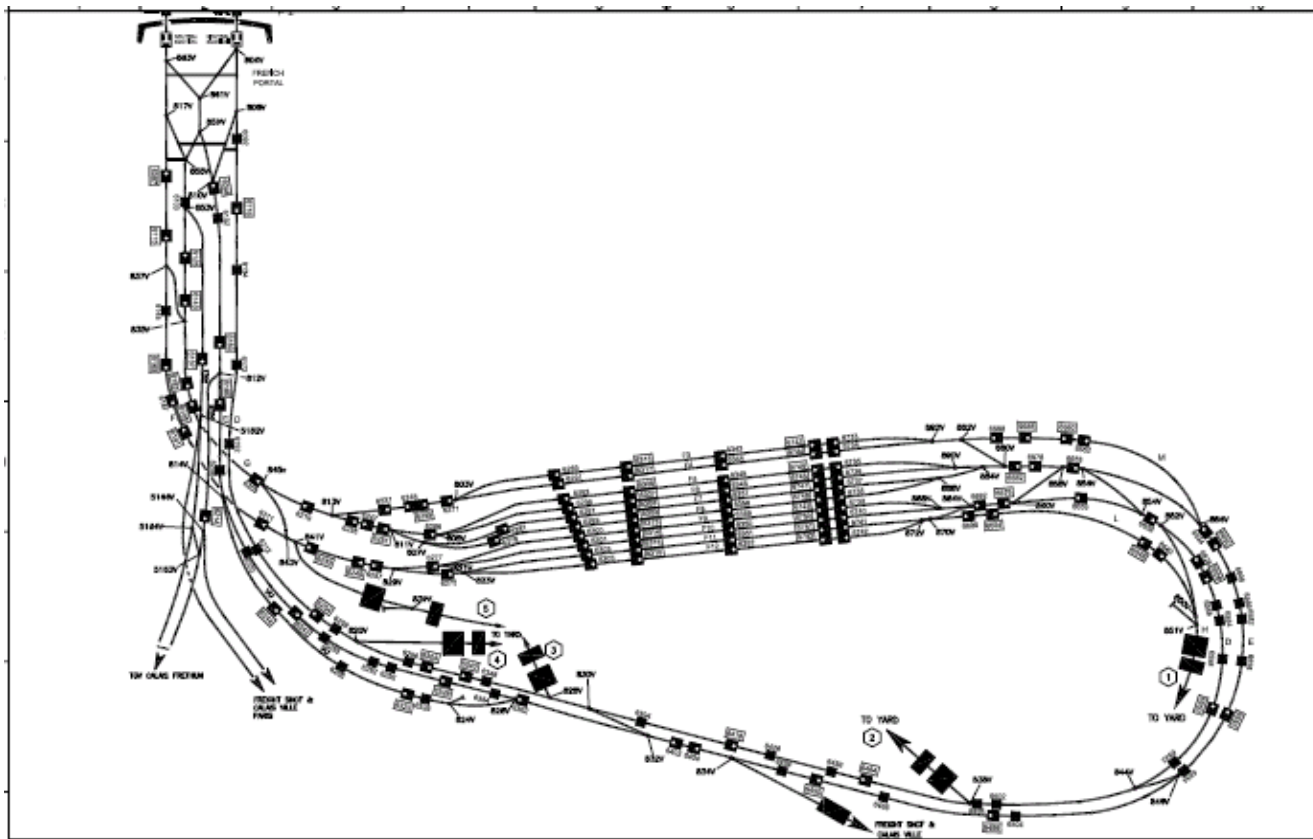
Nombre de passages à niveau : aucun sur les lignes principales ;

Nombre de signaux : 655.

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



Plan de réseau représentant la disposition du terminal français



A.3 Informations relatives aux entreprises de transport ferroviaire

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

Nom : DB Schenker Rail (UK) Ltd

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

Site web : www.rail.dbschenker.co.uk

Nom : Eurostar International Ltd

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

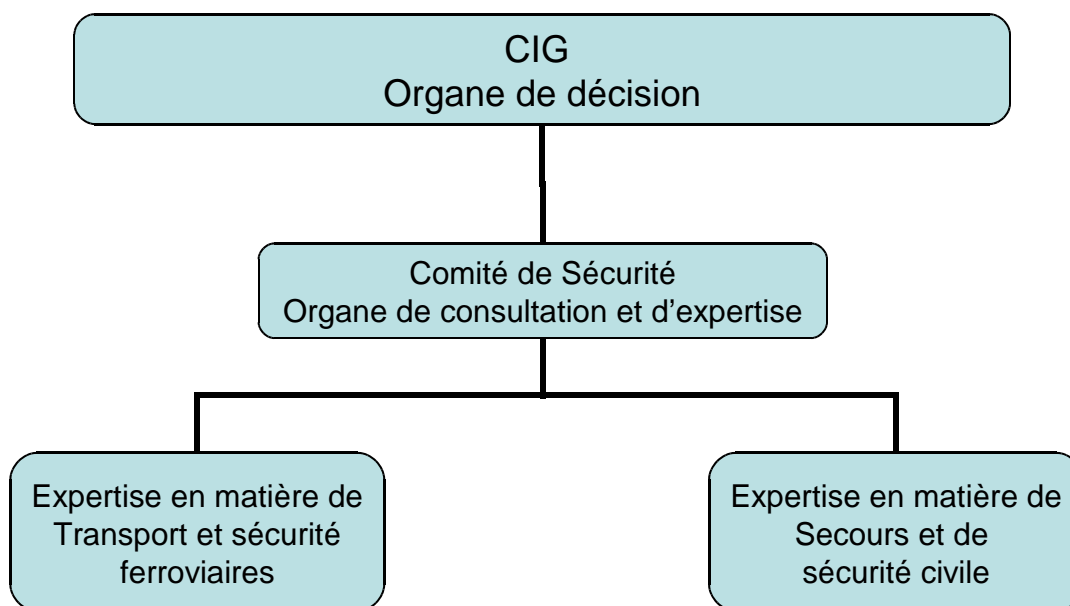
Site web : www.eurostar.com

Nom : Europorte Channel

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

Site web : www.europorte.com

ANNEXE B : STRUCTURE ET RELATIONS DE LA CIG



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

La composition du comité de sécurité du tunnel sous la Manche est définie en vertu d'un accord entre les deux gouvernements, chacun d'entre eux nommant la moitié de ses membres. En 2013, le Comité de Sécurité est composé de dix membres et son travail a été appuyé par 28 conseillers, inspecteurs et auditeurs.

ANNEXE C : CHIFFRES DES INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS

Les chiffres des indicateurs de sécurité communs pour l'année 2013, sont présentés dans un fichier « Excel » distinct.

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

	Référence juridique ou code Notif-IT	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de l'introduction (Précisez aussi s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Législation nationale générale sur la sécurité ferroviaire	Décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 en France et SI no.407/2013 au Royaume-Uni	26 mars 2013	Transposition de la directive modifiée 2004/49/EC et de la directive 2008/57/EC pour le tunnel sous la Manche	
Législation relative à l'autorité de sécurité nationale	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Législation relative aux organismes notifiés, contrôleurs, organismes tiers pour l'enregistrement, l'inspection, etc.	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles nationales relatives à la sécurité ferroviaire				
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des EF	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des GI	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux détenteurs de wagons	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux entités chargées de l'entretien	AUCUNE	N/A	N/A	N/A

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

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

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

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

<p>A. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence.</p> <p>B. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».</p>		Nombre total de certificats	Nombre de certificats Partie A dans ERADIS	
E.1.1. Nombre de certificats de sécurité Partie A délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2013				
		0		

<p>C. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence</p> <p>D. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».</p>		Nombre total de certificats	Nombre de certificats Partie B dans ERADIS	
E.1.2. Nombre de certificats de sécurité Partie B délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2013	Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre			
	Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans un autre État membre	0		
		4		

Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie A reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés			A	R	P
E.1.3. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité Partie A présentées par des entreprises ferroviaires en 2013		Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie B reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés			A	R	P
E.1.4. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité Partie B présentées par des entreprises ferroviaires en 2013	dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	1	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

A = demande acceptée; le certificat est déjà délivré

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

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

Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS et retirés à la fin de l'année de référence	Nombre total de certificats retirés en 2013	Nombre de certificats retirés d'ERADIS (dont le retrait a eu lieu en 2013)
E 1.5 Nombre de certificats Partie A retirés au cours de l'année de référence	0	0
E 1.6 Nombre de certificats Partie B retirés au cours de l'année de référence	0	0

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

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

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

Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».	Nombre total d'agréments de sécurité		
E.2.1. Nombre d'agréments de sécurité valables délivrés à des gestionnaires de l'infrastructure au cours de l'année de référence et des années précédentes et valables à la fin de l'année 2013	1		

Aide: Veuillez fournir des informations sur les demandes d'agrément de sécurité reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux agréments ou pour des agréments existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés.		A	R	P
E.2.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité présentées par des gestionnaires de l'infrastructure en 2013	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0	0
	Agréments renouvelés	0	0	0

A = demande acceptée; l'agrément est déjà délivré

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

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

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

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

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité Partie A en 2013 pour les entreprises ferroviaires		N/A	N/A	N/A

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

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité Partie B en 2013 pour les entreprises ferroviaires	dont la partie A a été délivrée dans votre État membre	N/A	N/A	N/A
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	N/A	599 jours	N/A

E.5. Aspects de procédure – Agréments de sécurité

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un agrément de sécurité en 2013 pour les GI		N/A	N/A	N/A