

**COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA
MANCHE**

CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

M.E.E.M
Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche
Tour Séquoia
92055 PARIS LA DEFENSE cedex
Téléphone : 01 40 81 78 81
Télécopie : 01 40 81 78 79

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

N/Réf. : D. 15735

Paris, le 16 février 2016

Monsieur Jean-Pierre Ramirez
Railway Network Director
Eurotunnel
UK Terminal
Ashford Road
Folkestone
KENT
CT18 8XX

Objet : DOCUMENT DE REFERENCE RESEAU EUROTUNNEL 2017

Monsieur le Directeur,

Par courriel daté du 1^{er} décembre 2015, vous avez bien voulu consulter la CIG sur le projet de Document de référence réseau (DRR) pour l'horaire de service 2017 et je vous en remercie.

Après consultation de ses experts, la CIG vous communique ses commentaires détaillés repris dans le tableau ci-joint.

Veillez noter que la CIG se réserve la possibilité de formuler en temps utile des commentaires supplémentaires sur le Document de Référence Réseau. La CIG vous rappelle que, conformément aux Directives 2001/14/CE et 2012/34/UE, le DRR doit être « tenu à jour, et le cas échéant, modifié ».

Par ailleurs, la CIG a appris que les organismes de contrôle de la France et du Royaume-Uni s'apprêtaient à faire connaître leurs recommandations sur le DRR 2017 d'Eurotunnel et, dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive 2012/34/UE, invite Eurotunnel à tenir dûment compte de celles-ci.

La présente lettre ainsi que le tableau seront publiés sur le site Internet de la CIG.

Une copie de cette lettre est adressée à Christopher Irwin, Chef de la délégation britannique à la CIG, ainsi qu'à Caroline Wake et Eric Rebeyrotte, respectivement présidente et chef de la délégation française au comité de sécurité du tunnel sous la Manche.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pascale Andreani". The signature is fluid and cursive, with a distinct flourish at the end.

Pascale Andreani
Présidente de la Commission
Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Copie : Jean- Alexis Souvras

La Commission Intergouvernementale au Tunnel sous la Manche
Réseau du Lien fixe trans-Manche
Document de consultation sur le DRR 2017

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
Préambule	La fin de la première phrase « <i>en attente de mesures de transposition au Lien Fixe Transmanche par les Etats en vue de son application, et donc pas encore applicable au Lien fixe transmanche à la date de publication de ce document de référence</i> » est à supprimer.	Un certain nombre de dispositions de la directive sont déjà transposées, donc applicables.
1.2	Lire « <i>le contrôle des frontières</i> » et non « <i>la sûreté des frontières</i> »	
1.2	La mention de la propriété d'Eurostar est à supprimer car elle n'est pas pertinente dans ce contexte.	
1.3.2	Proposition d'ajout dans la parenthèse à la fin de la phrase figurant entre les deux tableaux : « <i>de leur ressort selon les attributions définies par la loi</i> ». L'adresse postale pour la CIG en France est erronée et doit être libellée comme suit : « <i>Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) DGITM/DST Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense Cedex</i> »	Certains recours pourraient porter sur des questions hors de la compétence des organismes de contrôle mentionnés dans ce paragraphe. Les services postaux français retournent aux expéditeurs les courriers mal libellés destinés au Ministère.
2.1	L'adresse postale du ministère français doit être modifiée comme suit : « <i>Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) DGITM/DST 92055 La Défense Cedex</i> »	
2.2	Proposition d'ajout dans le deuxième paragraphe « <i>en particulier la conformité aux STI et avec les spécifications...</i> »	
2.3	L'adresse postale du Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche doit être libellée comme suit : « <i>Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) DGITM/DST Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense Cedex</i> »	
2.4	Dans la deuxième phrase, il faudrait lire « <i>règles d'exploitation</i> » et non « <i>règles unifiées de sécurité</i> ».	
2.7.1	La CIG estime que les conditions générales d'utilisation du Lien Fixe Transmanche devraient être incluses dans le DRR.	
3.3	Dans le deuxième paragraphe, la deuxième phrase devrait être « <i>l'équipement de ces stations permet la lutte contre l'incendie du train</i> ».	La formulation proposée suggère que les SAFE permettent une évacuation en toute sécurité vers le tunnel de service, mais les

		cross-passages n'ont pas été modifiés. .
3.4	Il devrait être mentionné ici que « <i>la conformité avec les STI d'une locomotive ou d'une rame ne garantit pas la compatibilité avec l'alimentation électrique d'Eurotunnel</i> ».	Cette exigence devrait être précisée plus clairement maintenant que nous savons qu'un train de passagers conforme aux STI peut n'être pas totalement avec le système d'alimentation électrique du tunnel.
3.7	Il pourrait être utile de faire la distinction entre les évolutions des systèmes de communication Radio Concession et sol-train vers le GSM-R.	
3.13	Il serait préférable de mentionner expressément que le matériel roulant doit être autorisé par la CIG conformément au règlement binational. <i>Plutôt que « respecter les STI et règles techniques nationales notifiées applicables (ou pour le matériel antérieur aux STI, de la détention...) », il faudrait en outre préciser « respecter les STI <u>dans leur version actuelle</u> et les règles techniques nationales notifiées applicables (ou pour le matériel antérieur aux STI <u>dans leur version actuelle</u>, de la détention...) ».</i> Par souci de clarté, la dernière phrase du paragraphe commençant par « <i>à l'issue d'efforts de rationalisation</i> » devrait être supprimée.	La CIG note que beaucoup de candidats ont l'impression erronée qu'il leur faut une autorisation d'Eurotunnel.
3.13.1	Devrait faire référence aux STI <u>dans leur version actuelle</u> . Devrait mentionner que « <i>conformément à l'article 4.4.6.a)3) de la STI STF, les règles d'exploitation d'Eurotunnel exigent que les locomotives tractant les trains de fret aient une capacité de roulement équivalente à celle du matériel roulant passager de catégorie B en cas d'incendie. Cette disposition s'ajoute aux exigences de la STI LOC PAS (remplaçant une précédente ...) etc.</i> »	. Application de la clause 4.4.6 de la STI STF.
3.13.2	Devrait faire référence aux STI <u>dans leur version actuelle</u> . Les mots « <i>compatibles avec le Lien Fixe Transmanche</i> » sont redondants et devraient être supprimés. Devrait indiquer qu'il peut être nécessaire d'envisager des changements dans la configuration ou l'exploitation des trains.	Cette exigence devrait être précisée plus clairement maintenant que nous savons qu'un train de passagers conforme aux STI peut n'être pas totalement avec le système d'alimentation électrique du tunnel.
6.1.2	Le quatrième alinéa de ce paragraphe devrait mentionner l'efficacité et la compétitivité des services ferroviaires « <i>européens</i> », et non « <i>transmanche</i> ». Le nouveau paragraphe au bas de la page 20 devrait être supprimé car il n'est pas clair et	. Cette phrase va au-delà de ce que la CIG a conclu en réalité, à

	<p>pourrait prêter à confusion en suggérant que la CIG et la Commission européenne ont validé le modèle de tarification d'Eurotunnel dans son intégralité. Il pourrait plutôt être mentionné que le modèle a été présenté à la Commission européenne et à la CIG.</p> <p>La référence au Mémoire mentionné au deuxième alinéa p.21 pourrait aussi figurer au paragraphe 1.2.</p> <p>Le paragraphe concernant ETICA n'est pas clair. Une description d'ETICA devrait être incluse dans le DRR.</p> <p>Dans l'avant-dernier paragraphe, la mention de la sûreté frontalière devrait être supprimée car on ne peut pas l'assimiler à une « barrière au développement ».</p> <p>Le dernier paragraphe renvoie à l'annexe 7 « Déclaration Statistique Open Access », qui n'est pas jointe au DRR.</p>	<p>savoir que le principe du recouvrement des coûts à long terme était applicable au projet de construction du tunnel sous la Manche (comme l'a dit la CIG dans ses conclusions sur l'appel d'Eurostar : « La Commission intergouvernementale souligne néanmoins que son interprétation de la Directive ne revient en aucune manière à empêcher Eurotunnel de recouvrer, au moyen de ses redevances, les coûts à long terme de la liaison fixe. La Directive se borne à demander qu'Eurotunnel fasse apparaître plus clairement, dans son Document de Référence du Réseau, la manière dont elle procède à ce recouvrement. »</p>
<p>Annexe 1 Section 1</p>	<p>Documentation des Règles d'exploitation – la CIG se félicite de la référence à la STI OPE mais réitère sa demande que les versions définitives des documents d'exploitation soient publiées, dans l'intérêt des clients et candidats potentiels.</p> <p>Principes d'exploitation d'interface – dans la version anglaise du document, nous suggérons de remplacer le mot « <i>mandatory</i> » par « <i>compulsory</i> ».</p>	<p>Le terme « <i>mandatory</i> » signifierait qu'une notification des règles serait requise.</p>
<p>Annexe 1 Section 2</p>	<p>Notre suggestion est de répéter la nécessité d'une autorisation de la CIG, par exemple en ajoutant « <i>et a fait l'objet d'une autorisation de la CIG</i> » à la fin de la première phrase du premier paragraphe.</p>	
<p>Annexe 1 Section 3</p>	<p>Devrait être amendé pour tenir compte du fait que les exigences en matière de compétence professionnelle des personnels de bord sont</p>	

	<p>fixées au chapitre 4.6. des STI révisées OPE et STF.</p> <p>Eurotunnel devrait retirer les mentions de son droit à recevoir notification des noms des personnels et à vérifier les actions disciplinaires prises par les EF.</p>	<p>Les questions de supervision de l'action des EF en matière de gestion de leurs personnels sont du reste clairement du ressort des ANS, au titre de l'évaluation des systèmes de management de la sécurité</p>
Annexe 1 Section 4	<p>Au premier paragraphe, deuxième phrase, on devrait dire « ... demande de certificat de sécurité », et non « ... autorisation ».</p>	
Annexe 2	<p>La CIG approuve la simplification d'une grande partie de cette annexe et les références aux exigences des STI.</p>	
Annexe 2 « Rappel »	<p>Le fait de mentionner les entreprises ferroviaires et les certifications de sécurité dans la section consacrée aux exigences techniques concernant le matériel roulant introduit de la confusion dans le texte. Il est donc suggéré de supprimer ce rappel.</p>	<p>Par ailleurs, sur le fond, on peut rappeler qu'un constructeur et pas uniquement une entreprise ferroviaire peut déposer un dossier de certification de sécurité.</p>
Annexe 2 1.1.3	<p>Il devrait être mentionné qu' « en application de l'article 4.4.6.a)3) de la STI STF, toutes les locomotives de trains de fret doivent avoir une aptitude au roulement équivalente à celle du matériel roulant passagers de catégorie B en cas d'incendie. »</p>	
Annexe 2 1.2	<p>Le paragraphe concernant la fiche UIC 503 devrait être supprimé.</p>	<p>La fiche est totalement obsolète et est en cours de révision pour être mise en conformité avec les normes RSSB du secteur ferroviaire. Quoi qu'il en soit, comme le remarque Eurotunnel à juste titre, la fiche 503 concerne en fait l'acceptation sur le réseau britannique et non les exigences propres au tunnel.</p>
Annexe 2 2.5	<p>Devrait se référer à la STI LOC PAS et non la STI STF.</p>	<p>La référence à la STI STF concerne sans doute l'ancienne STI matériel roulant.</p>
Annexe 2 2.9	<p>Cet article devrait être modifié pour supprimer les références inutiles, par exemple les références à la protection contre la pénétration des fumées. Une rédaction alternative pourrait être : « le matériel roulant voyageurs destiné à être exploité dans le Lien Fixe Transmanche doit répondre aux spécifications de la STI Loc&Pas dans sa version 1302/2014 du 18 novembre 2014, et notamment de ses points 7.3.2.21 – cas spécifique du TSLM, 4.2.10.4.4 – disponibilité de marche, et 4.2.10.3.4 – système de confinement et contrôle des incendies. Il doit également satisfaire aux dispositions du Document de Référence National pour le Matériel Roulant (point 10.1.2 –mesures de protection contre l'incendie) ».</p>	<p>La CIG approuve cette simplification et l'alignement sur les STI et le document de référence national.</p>

Translation

EUROTUNNEL NETWORK STATEMENT 2017

Thank you for consulting the IGC on Eurotunnel's draft Network Statement for the 2017 working timetable, by e-mail of 1 December.

I enclose the IGC's detailed comments on the draft document which has been produced after consultation of IGC's advisors.

Please be advised that the IGC may wish to make further comments on the Network Statement, in due course. The IGC reminds Eurotunnel that the Network Statement should be kept up to date and modified/amended as necessary, in accordance with Directive 2001/14/EC and Directive 2012/34/UE. The IGC understands that the national regulatory bodies of the UK and France will soon also respond to Eurotunnel's Network Statement for 2017, and, in light of the implementation of Directive 2012/34/EU, encourages Eurotunnel to pay due regard to their responses.

This letter and the table will be posted on the IGC website.

I am copying this letter to Christopher Irwin, Head of the UK Delegation to the IGC, and to Caroline Wake and Eric Rebeyrotte, Chairman and Head of the French Delegation to the Channel Tunnel Safety Authority respectively.

Yours sincerely,

Pascale Andreani
Présidente, IGC

Copy to : Jean-Alexis Souvras

The IGC Channel Tunnel Fixed Link Rail Network

Consultation Document for the Eurotunnel Network Statement 2017

Paragraph(s)	IGC Comment	IGC Explanation
Foreword	The end of the first sentence: “awaiting measures of transposition by the States to the Channel Tunnel Fixed Link with a view to its application, and therefore not yet applicable to the Channel Fixed Link at the time of publication of this annual statement” should be deleted.	Some of the content of the Directive has already been transposed, and therefore is applicable.
1.2	Should read “border controls are” rather than “border security is”.	
1.2	The reference to Eurostar ownership should be removed as it is not relevant in this context.	
1.3.2	<p>The end of the sentence between the tables, at the end between the brackets, should mention “<i>within their remit as defined by the law</i>”.</p> <p>The postal address for the IGC in France is wrong and should be worded as follows: <i>“Ministère de l’Environnement, de l’Energie et de la Mer (MEEM)</i> <i>DGITM/DST</i> <i>Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche</i> <i>92055 La Défense Cedex”</i></p>	<p>Some appeals might fall outside the remit of the national bodies mentioned in this paragraph.</p> <p>French Mail Services do not deliver mail to the Ministry without an accurate postal address.</p>
2.1.	<p>The postal address for the French Ministry should be replaced by: <i>“Ministère de l’Environnement, de l’Energie et de la Mer (MEEM)</i> <i>DGITM/DST</i> <i>92055 La Défense Cedex”</i></p>	
2.2	The second paragraph should read “ <i>in particular its compliance</i>	

	<i>with the TSIs and the specifications or the Channel tunnel Link”</i>	
2.3	<p>The postal address for the Channel Tunnel General Secretariat should be worded as follows:</p> <p><i>”Ministère de l’Environnement, de l’Energie et de la Mer (MEEM)</i></p> <p><i>DGTIM/DST</i></p> <p><i>Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche</i></p> <p><i>92055 La Défense Cedex”</i></p>	
2.4	Suggest changing the reference to “unified safety rules” in the second sentence to “operating rules”.	
2.7.1	The IGC thinks that general conditions for access to the Channel Tunnel Fixed Link should be included in the Network Statement.	
3.3	In the second paragraph, the second sentence should read <i>“the equipment at these stations allows firefighting operations on the trains“</i>	The wording otherwise suggests that the equipment at the firefighting stations aid evacuation, but the cross-passages have not been modified.
3.4	Should state that <i>“Achieving TSI compliance for a locomotive or electric multiple unit does not guarantee compatibility with the Eurotunnel power supply”</i> .	This requirement needs to be more clearly caveated now that we know that a TSI-compliant passenger train may not be fully compatible with the Eurotunnel power supply.
3.7	It would be useful to distinguish between GSM-R upgrade for the Concession Radio system and GSM-R upgrade for track-to-train communications.	
3.13	<p>Would benefit from a specific statement that rolling stock must be authorised by IGC in accordance with the bi-national regulation.</p> <p><i>Rather than “complies with applicable TSIs and relevant notified national technical rules (or, for equipment predating the TSIs, holds a valid specific authorisation</i></p>	The IGC notes that many applicants labour under the misapprehension that they need an authorisation from Eurotunnel.

	<p><i>for Channel Fixed Link operation”, one should specify “complies with applicable TSIs and, for equipment predating the currently applicable versions of TSIs, holds a valid specific authorisation, etc ...”</i></p> <p>To make things clearer, the last sentence of the paragraph starting with <i>“following efforts of rationalisation”</i> should be deleted.</p>	
3.13.1	<p>Should refer to the <i>currently applicable version of the TSI</i></p> <p>Should make a reference such as <i>“in accordance with clause 4.4.6 (a) (3) of SRT TSI, Eurotunnel operating rules require locomotives hauling freight trains to have running capability equivalent to that of a category B passenger rolling stock in the event of a fire. This provision is additional to the requirements of TSI LOC PAS (replacing a previous....) etc”</i>.</p>	<p>This is in application of clause 4.4.6 of SRT TSI.</p>
3.13.2	<p>Should refer to the <i>currently applicable version of the TSI</i></p> <p>The words <i>“compatible with the Channel Fixed Link”</i> are redundant and should be deleted.</p> <p>Should indicate that train design or operating modifications may need to be considered.</p>	<p>This requirement needs to be more clearly caveated now that we know that a TSI-compliant passenger train may not be fully compatible with the Eurotunnel power supply.</p>
6.1.2	<p>The fourth indent of this paragraph should refer to Efficiency and competitiveness of <i>European</i> as opposed to “cross channel” rail services</p> <p>The new paragraph at the foot of page 20 should be removed as it is unclear and could be misread as suggesting IGC and the EC have validated Eurotunnel’s charging model in its entirety.</p>	<p>This statement goes beyond what IGC actually concluded which was that the exception to the charging principles allowing recovery of long-term costs is applicable to the Channel Tunnel project (as IGC said in its determination of the</p>

	<p>It could instead state that the model was explained to the European Commission and the IGC.</p> <p>The MoU mentioned in the second indent page 21 could also be referred to under 1.2.</p> <p>The paragraph about ETICA is unclear. The details of ETICA should be mentioned in the Network Statement.</p> <p>In the last but one paragraph the reference to cross border security should be deleted as this cannot be understood as a <i>“barrier to development”</i>.</p> <p>The last paragraph refers to Annex 7 <i>“Open Access Statistical Declaration”</i>, which is missing from the Network Statement Annexes.</p>	<p>Eurostar appeal: <i>“The Intergovernmental Commission notes that its interpretation of the Directive’s requirements does not prevent Eurotunnel from levying charges which recover the long-term costs of the Fixed Link; the Directive simply requires Eurotunnel to explain in the network statement more clearly how it does so.”</i></p>
<p>Annex 1 Section 1</p>	<p>Operating rules documentation - the IGC welcomes the reference to the OPE TSI, but asks again that definitive versions of the rules documents are published, for the benefit of potential customers and applicants.</p>	
<p>Annex 1 Section 1</p>	<p>Operating and interface principles – in the English version we suggest replacing the word “mandatory” by “compulsory”</p>	<p>This would require the “rules” to be notified.</p>
<p>Annex 1 Section 2</p>	<p>Suggest repeating the need for authorisation from IGC, for example by adding ‘and has been authorised by IGC’ at the end of</p>	

	the first sentence of the first paragraph.	
Annex 1 Section 3	<p>Should be amended to acknowledge that all requirements for professional competence of on-board staff are specified in chapter 4.6 of both the revised OPE TSI and the SRT TSI.</p> <p>Eurotunnel should remove references to its right to be notified of names of personnel and to verify disciplinary action taken by RUs.</p>	It is clearly within the remit of NSAs to supervise Railway Undertakings as regards staff management issues, as part of evaluating their SMS.
Annex 1 Section 4	First paragraph, second sentence should refer to “... <i>application to the IGC for “safety certification”</i> , not “... <i>authorisation</i> ”.	
Annex 2	The IGC welcomes the simplification of much of this section, and its references to TSI requirements	
Annex 2 “Reminder”	Mentioning railway undertakings and safety certificates in the section which is dedicated to the technical requirements that apply to rolling stock might confuse the reader. We suggest deleting this reminder.	On substance, one may also recall that not only railway undertakings but also manufacturers are entitled to apply for a safety authorisation.
Annex 2 1.1.3	Should make a reference such as “ <i>in accordance with clause 4.4.6(a)(3) of TSI SRT, Eurotunnel operating rules requires locomotives hauling freight trains to have running capability equivalent to that of a category B passenger rolling stock in the event of a fire</i> ”.	
Annex 2 1.2	The paragraph about UIC503 should be deleted.	The fiche is totally out of date and is being reviewed into an RSSB Railway Industry Standard. In any case, as ET correctly note, fiche

		503 is really about acceptance onto the UK network rather than about Tunnel requirements per se.
Annex 2 2.5	Should refer to the TSI LOC PAS rather than “RST TSI”.	RST TSI is presumably a reference to the old High Speed Rolling Stock TSI.
Annex 2 2.9	Should be amended to remove unnecessary references, for example those to smoke penetration protection. An alternative wording could be: <i>“the passenger rolling stock to be used in the Fixed Link must comply with the requirements of the LOC&PAS TSI under its version 1302/2014 of 18 November 2014, particularly clause 7.3.2.21 – specific case for the Channel tunnel, 4.2.10.4.4 – running capability and 4.2.10.3.4 measures for control and confinement of fires. It should also comply with the requirements of the National Reference Document (clause 10.2, fire protection measures)”</i> .	The IGC welcomes this simplification and alignment with TSIs and the reference document.