

CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

Secretariat
Office of Rail Regulation
One Kemble Street
LONDON
WC2B 4AN
Direct line : 020 7282 2168

M.E.E.M
DGITM/DST
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

08 December 2016

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

Ref: 16/17/15

Dear M Ramirez,

EUROTUNNEL NETWORK STATEMENT 2018

Thank you for consulting the IGC on Eurotunnel's draft Network Statement for the 2018 working timetable, by e-mail of 4 November.

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 2018, 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 Pascale Andreani, Head of the French Delegation to the IGC, and to Eric Rebeyrotte and Caroline Wake, Chairman and Head of the UK Delegation to the Channel Tunnel Safety Authority respectively.

Yours sincerely,


Christopher Irwin
Chairman, IGC

Copy to : Jean-Alexis Souvras

Translation

Objet : DOCUMENT DE REFERENCE RESEAU EUROTUNNEL 2018

Par courriel daté du 4 novembre 2016, vous avez bien voulu consulter la CIG sur le projet de Document de référence réseau (DRR) pour l'horaire de service 2018 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 2018 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 Eric Rebeyrotte et Caroline Wake, respectivement président et chef de la délégation du Royaume-Uni au comité de sécurité du tunnel sous la Manche.

Christopher Irwin
Chairman, IGC

Copie : Jean- Alexis Souvras

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
Glossary	Railway Network Replace "... designates the capacity of the tunnels..." with "designates the tunnels..."	This is about the network, not about its capacity.
Glossary	RFN Delete the words "of the state"	Better wording
Glossary	RUC ... Replace "state-owned railway authorities" with "railway companies of that time."	Wording better reflects situation at the time.
Foreword	indent 1 Add French decree number: 2016-928 of 6.07.2016	
Foreword	Indent 3 At the end of the sentence, specify: " and Decree 2016-1468, of 28.10.2016, on Access to Service Facilities, Decree 2015-960, of 31.7.15, and the Orders dated 3.2.16 and 31.5.16 on the licensing of railway undertakings."	
Foreword	Delete last sub-paragraph	It is not appropriate to include this statement in this document. While the Governments' choice was not in favour of a Binational regulation, the outcomes of both transpositions are compatible and the Governments continue to work with Eurotunnel to ensure a smooth application of the rules.
1.2	Third sub-paragraph: amend to read "border control" rather than "border security."	Eurotunnel also has security responsibilities.
1.2	Third sub-paragraph last sentence should read "(BRB & SNCF)" rather than "(BRB/DFT & SNCF)".	The signatory to the RUC is BRB not DFT.
1.2	Note at bottom of page 6: delete reference to Eurostar property.	Not relevant in this context.
1.3.2	The IGC's postal address in France is incorrect and should read as follows: "Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense CEDEX".	Post addressed to the Ministry arrives centrally at its La Défense site. It must therefore not refer to the tower or its location. The French postal services return wrongly addressed letters to the sender.
1.3.3	Replace "may lead to an update" with "will lead to an update." Delete last sentence.	This is necessary to conform to the Directive. Last sentence contradicts what is said earlier.
2	Footnote n° 9 should be deleted, because the right of access is for the railway	See Article 10 of the Directive, as transposed.

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
	undertakings, but not for applicants.	
2.1	The French Ministry's postal address must be amended as follows: "Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) DGITM/DST 92055 La Défense CEDEX"	Post addressed to the Ministry arrives centrally at its La Défense site. It must therefore not refer to the tower or its location. The French postal services return wrongly addressed letters to the sender.
2.2	Second sub-paragraph: delete "as covered by the Reference Document for the Commissioning of Rolling Stock (available at the IGC website)."	In the IGC's opinion, the Eurotunnel Network Statement should be a standalone document. It should not mention the National Reference Document for the Commissioning of Rolling Stock. The Eurotunnel Network Statement should quote all relevant rules.
2.3	The postal address of the Channel Tunnel General Secretariat should read as follows: "Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense CEDEX."	Post addressed to the Ministry arrives centrally at its La Défense site. It must therefore not refer to the tower or its location. The French postal services return wrongly addressed letters to the sender.
2.3	In the postal address for the United Kingdom the words "International Rail Security" should be replaced with "Land Transport Security".	Correction of departmental title.
2.7.1	The IGC considers that the general conditions of use of the Channel Fixed Link should appear in the Network Statement or, at least, access to their content should be facilitated, say by link to a website.	This document is essential information for companies wishing to run trains through the tunnel.
2.7.2	A form of master agreement should feature as an annexe to the Network Statement.	This is necessary to conform to the transposed Directive (see Directive, Annex 4).
3.3	In the second paragraph, the second sentence should be "these stations are equipped to tackle the fire on the train."	The idea that the SAFE stations allow a completely safe evacuation into the service tunnel does not conform to the SRT TSI, clause 4.2.1.7 e.
3.10	Replace "the present limits are as follows" with "the limits for the rolling stock currently authorised are as follows".	Allows for the possibility of other rolling stock, which might have different values.
3.13	Delete "and applicable UIC rules." To ensure clarity, the last sentence of the paragraph beginning "after rationalisation efforts" should be deleted.	Those rules are no longer up to date.
3.13	Footnote n° 15 should read: "Compliance with technical requirements is reflected by an authorisation from the IGC [...]" and not "The method for demonstrating..."	

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
	Move this note to the end of the amended paragraph 3.13.	
3.13.2	The words "compatible with the Channel Fixed Link" are redundant and should be deleted.	
4	Introduce a distinction between the concepts of "applicants" and "railway undertakings."	Would make the Network Statement easier to read.
4.1	Delete footnote n°17 and replace "railway undertakings" with "applicants."	
4.2.2	Response time to ad hoc requests for individual pathways must be no longer than five working days.	To conform to Article 48 of the Directive.
4.3.1	<p>Add "in accordance with the principles decreed in Article 4.3.2" at the end of the first paragraph.</p> <p>Amend the second paragraph as follows: "when the situation necessitates co-ordination, Eurotunnel may propose capacity levels other than those which were required, while making every effort to meet the needs of the applicants concerned."</p> <p>Add to the third sub-paragraph to include the provisions of Article 46(3) of the transposed Directive.</p>	To conform to Directive.
4.3.3	<p>Specify the date from which the period of 10 working days for a decision to settle disputes starts to run.</p> <p>Replace "aiming for a decision within 10 working days" with "within 10 working days."</p>	Meeting this deadline is an obligation deriving from the Directive, Article 46(6).
4.6	<p>The IGC welcomes the addition of information on Eurotunnel's participation in the European rail freight corridors.</p> <p>The presentation of these corridors should, however, be padded out with descriptions of the corridors and fuller information on how Eurotunnel works with the corridor and its neighbouring infrastructure operators.</p> <p>Replace "must contribute to the efforts to</p>	Eurotunnel can contact the transport ministries (or the RFC2 corridor direct) for suggested wordings.

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
	<p>remove barriers to the development of cross-Channel rail freight" with "must contribute to the development of cross-Channel rail freight."</p> <p>Elsewhere: the last two sub-paragraphs should be deleted.</p>	<p>The purpose of the European rail freight corridors is neither to contribute to the investment in removing barriers to interoperability, nor to deal with the problems of border checks.</p>
5	<p>This chapter needs re-reading and clarifying. It is unclear what services are available and who provides them.</p> <p>The IGC understands that organisational changes are in progress or planned at Fréthun. If so, it would be worth mentioning this clearly in the Network Statement. Besides, the vocabulary should be made consistent (additional/supplementary services).</p>	<p>The detailed information, especially on charges, which appeared in the last Network Statement, has been withdrawn. This related to the services, essential to open access, provided by third parties. Likewise the information on services at Fréthun has been suppressed (security, additional services by SNCF Network), whereas this is vital to the operators.</p>
6.1.2	<p>The fourth sub-paragraph of this paragraph (first indent) should mention the efficiency and competitiveness of <i>European</i>, rather than "cross-Channel" railway services.</p>	<p>Coherence and conformity to Directive 2012/34/UE.</p>
6.1.2	<p>The sub-paragraph at the bottom of page 20 should be deleted as unclear. It might create confusion, by implying that the IGC and the EC have validated the whole Eurotunnel charging model. Instead, it might say that the model has been <i>submitted</i> to the European Commission and to the IGC.</p> <p>The reference to the Memorandum in the second sub-paragraph of p. 21 could also appear in paragraph 1.2.</p> <p>The paragraph about ETICA is unclear. The Network Statement should include a description of ETICA.</p> <p>The penultimate paragraph (starting with "It should be noted...") is concerned with rail freight growth when section 6.1.2 relates to charging. This paragraph should perhaps be removed. If it is retained, the reference to border security should be deleted, as this cannot be equated to a "barrier to development."</p> <p>Last paragraph refers to an annexe 7</p>	<p>This sentence goes beyond what the IGC actually concluded, which was that the principle of covering long-term costs applied to the project to build the Channel Tunnel.</p>

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
	"Statistical Return on Open Access," which is not annexed to the Network Statement.	
Annexe 1 Section 1	Documentation of the operating rules – the IGC repeats its request for publication of the final versions of the documents, in the interest of customers and potential applicants.	
Annexe 1 Section 1	Interface operating principles – in the English translation of the document, replace “mandatory” with “compulsory”.	The term “mandatory” would mean that another notification of the rules was required.
Annexe 1 Section 2	Amend “National Reference Document for the Commissioning of Rolling Stock (available at the IGC website)” and insert “Reference document for cross-acceptance: requirements for the Channel Tunnel (available at the IGC website)”.	
	Insert new footnote after the word “website” to http://www.channeltunneligc.co.uk/-Regulations-and-guidance-.html?lang=en Change all following reference to the National Reference Document to read “Reference document for cross-acceptance: requirements for the Channel Tunnel”.	
Annexe 1 Section 3	Should be amended to reflect that Chapter 4.6 of the revised OPE and SRT TSIs set the requirements for vocational skills of crew.	
Annexe 2 « Reminder »	The references to railway undertakings and safety certificates in the section on technical requirements for rolling stock makes the text confusing. Suggestion: delete this reminder.	
Annexe 2	Sections 1 and 2 omit the rule on pantograph contact bow length. This document must specify this, because it is at the discretion of the infrastructure operator. Therefore refer to Loc & Pas TSI, 4.2.8.2.9.2.1.	This choice is sufficiently important to be mentioned in the Network Statement.
Annexe 2 1.1.3	Replace "in accordance with" with "pursuant to"	Article 4.4.6 a 3 of the SRT TSI offers a choice to operators of tunnels longer than 20 km. It is misleading to state that the SRT TSI imposes the running capability that is actually chosen by Eurotunnel, pursuant to the TSI.
Annexe 2 1.2	In the second paragraph, retain only the wording "RUs must ensure that the wagons are sealed, to prevent the spread of dusty	Rest of paragraph is pointless or redundant and should be deleted.

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
Annexe 2 2	<p>loads into the running tunnels."</p> <p>The TSI references should be:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technical Specification for Interoperability relating to the 'rolling stock - locomotives and passenger rolling stock' sub-system of the rail system in the European Union; • Technical Specification for Interoperability relating to 'safety in railway tunnels' of the rail system of the European Union. 	<p>Regulations 1302/2014/EU and 1303/2014/EU, which have changed these TSIs and their titles.</p>
Annexe 2 2.9	<p>Remove the reference to '....smoke tightness of the trains' external doors, proofing against all potential sources of smoke penetration from the outside'</p> <p>The second sub-paragraph should read "and the Reference document for cross-acceptance: requirements for the Channel Tunnel (point 10.1.2 - fire protection measures) including the notified national rule".</p>	<p>There are no regulatory grounds for this requirement, either in the TSIs or in the national rules.</p>
Annexe 2 2.9	<p>To make this complete, add the national notified rule as per 2.9 (an exception to the specific case of § 7.3.2.21 of the Loc & Pas TSI):</p> <p>National rule for the Channel Tunnel For passenger trains of 15 minutes' running capacity, a further risk assessment will be required. This must demonstrate that their use maintains or improves the level of safety in the Channel tunnel. It must analyse the consequences for passengers of the lack of running capacity to exit the tunnel, and must be supplied by the applicant. The analysis must ensure evacuation of the train in less than 15 minutes from detection of the fire. It will take account of the operating rules defined in paragraph 4.4 of the SRT TSI (except clause 4.4.1.c), the features of the passenger train (layout, number of pax) and the criteria specified by the IGC in Annexe 2. The applicant must carry out this analysis using the information supplied by the infrastructure operator of the Channel Tunnel. It will undergo checking by a third-party accredited/designated assessment body as defined in the MOR for risk assessment and appraisal. The IGC will</p>	

Eurotunnel's draft Network Statement 2018 - Comments from the Channel tunnel
Intergovernmental Commission

Paragraph	IGC comment	IGC explanation
	consider the safety assessment report during its authorisation process. Because of the specific risks relating to trains carrying both lorries and passengers, the present national rule does not apply to them.	

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
Glossaire	Réseau Ferroviaire Remplacer « ...désigne la capacité des tunnels... » par « ...désigne les tunnels... »	Il s'agit du réseau, non de sa capacité
Glossaire	RFN Supprimer le mot « étatique »	Meilleure formulation
Glossaire	RUC ... Remplacer « administrations ferroviaires étatiques »... par « sociétés de chemins de fer de l'époque »	Formulation plus conforme à la situation de l'époque
Préambule	tiret 1 Ajouter la référence du décret français : n°2016-928 du 6 juillet 2016.	
Préambule	tiret 3 préciser en fin de phrase «le décret n°2016-1468 du 28/10/2016 relatif à l'accès aux installations de service, le décret 2015-960 du 31/07/15 et les arrêtés du 03/02/16 et 31/05/16 relatifs à la licence d'entreprise ferroviaire. »	
Préambule	Supprimer le dernier alinéa	Cela n'a pas à figurer dans ce document. S'il est vrai que les gouvernements n'ont pas fait le choix d'un règlement binational, les effets des deux transpositions sont compatibles et les gouvernements continuent à coopérer avec Eurotunnel pour faciliter l'application des réglementations.
1.2	3 ^{ème} alinéa, lire « Le contrôle des frontières » et non « la sûreté des frontières »	Eurotunnel a aussi des responsabilités en matière de sûreté.
1.2	3 ^{ème} alinéa, lire « (BRB et SNCF », et non BRB/DfT et SNCF »	Le signataire du RUC est le BRB et non le DfT.
1.2	Note de bas de page n° 6, la mention de la propriété d'Eurostar est à supprimer	Elle n'est pas pertinente dans ce contexte.
1.3.2	L'adresse postale pour la CIG en France est erronée et doit être libellée comme suit : « Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense CEDEX »	Le courrier destiné au ministère est centralisé sur le site de la Défense, et ne doit donc pas comporter la mention de la tour ni de son emplacement. Les services postaux français retournent aux expéditeurs les courriers mal libellés.
1.3.3	Remplacer « pourront donner lieu à actualisation » par « donneront lieu à actualisation » Supprimer la dernière phrase.	C'est nécessaire pour être conforme à la directive. La dernière phrase est contradictoire avec ce qui précède.
2	La note de bas de page n°9 devrait être supprimée puisque le droit d'accès concerne les entreprises ferroviaires et non les candidats.	Voir article 10 de la directive transposée.

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
2.1	L'adresse postale du ministère français doit être modifiée comme suit : « Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) DGITM/DST 92055 La Défense CEDEX »	Le courrier destiné au ministère est centralisé sur le site de la Défense, et ne doit donc pas comporter la mention de la tour ni de son emplacement. Les services postaux français retournent aux expéditeurs les courriers mal libellés.
2.2	Dans le deuxième alinéa, supprimer « telles que reprises dans le Document de Référence National pour la mise en service du Matériel Roulant, (disponible sur le site internet de la CIG). »	La CIG est d'avis que le Document de référence de réseau d'Eurotunnel devrait être autosuffisant, et ne pas mentionner le Document de Référence National pour la mise en service du Matériel Roulant. Toutes les règles pertinentes devraient être citées dans le Document de référence du réseau d'Eurotunnel.
2.3	L'adresse postale du Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche doit être libellée comme suit : « Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) Secrétariat Général au Tunnel sous la Manche 92055 La Défense CEDEX »	Le courrier destiné au ministère est centralisé sur le site de la Défense, et ne doit donc pas comporter la mention de la tour ni de son emplacement. Les services postaux français retournent aux expéditeurs les courriers mal libellés.
2.3	Dans l'adresse postale du Royaume-Uni, les mots « International Rail Security » sont à remplacer par « Land Transport Security ».	Rectification du nom d'un service.
2.7.1	La CIG estime que les conditions générales d'utilisation du Lien Fixe Transmanche devraient être incluses dans le DRR ou à tout le moins que l'accès à leur contenu devrait être facilité, par exemple par un renvoi à un site Internet.	Ce document est essentiel pour l'information des entreprises souhaitant faire circuler des trains dans le tunnel.
2.7.2	Un modèle d'accord-cadre devrait figurer en annexe au DRR.	Ceci est nécessaire pour se conformer à la directive transposée (voir annexe IV de la directive).
3.3	Dans le deuxième paragraphe, la deuxième phrase devrait être « l'équipement de ces stations permet la lutte contre l'incendie du train ».	L'idée que les SAFE permettent une évacuation en toute sécurité vers le tunnel de service n'est pas conforme à la STI STF, clause 4.2.1.7 e.
3.10	Remplacer « les limites actuelles sont les suivantes » par « les limites pour les matériels actuellement autorisés sont les suivantes »	Ceci pour tenir compte de la possibilité d'autres matériels qui pourraient avoir des valeurs différentes.
3.13	Supprimer « et règles UIC applicables » Par souci de clarté, la dernière phrase du paragraphe commençant par « à l'issue d'efforts de rationalisation » devrait être supprimée.	Ces règles ne sont plus d'actualité
3.13	Note de bas de page n° 15 Remplacer « La méthode de démonstration	

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
	de la conformité... » par « La conformité... » et « se fait » par « se traduit » Remonter cette note à la fin du paragraphe 3.13 modifié.	
3.13.2	Les mots « compatibles avec le Lien Fixe Transmanche » sont redondants et devraient être supprimés.	
4	Introduire la distinction entre les notions de candidats et d'entreprises ferroviaires.	Pour faciliter la lecture du DRR.
4.1	Supprimer la note de bas de page n°17 et remplacer « Entreprises Ferroviaires » par « candidats ».	
4.2.2	Le délai de réponse aux demandes ad hoc de sillons individuels ne doit pas dépasser 5 jours ouvrables.	Pour se conformer à l'article 48 de la directive.
4.3.1	Ajouter « dans le respect des principes édictés à l'article 4.3.2 » en fin de premier paragraphe. Modifier le second paragraphe comme suit : « lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, Eurotunnel peut proposer des capacités différentes de celles qui ont été demandées, en s'efforçant de répondre autant que possible aux besoins des candidats concernés ». Compléter le 3 ^e alinéa pour intégrer les dispositions de l'article 46§3 de la directive transposée.	Pour se conformer à la directive.
4.3.3	Préciser la date à partir de laquelle court le délai des 10 jours ouvrables pour la prise de décision de règlement des litiges. Remplacer « avec l'objectif d'une décision sous 10 jours ouvrables » par « sous 10 jours ouvrables ».	Le respect de ce délai est une obligation découlant de la directive (article 46§6).
4.6	La CIG accueille favorablement l'insertion d'informations sur la participation d'Eurotunnel aux corridors de fret ferroviaire européens. La présentation de ces corridors devrait toutefois être étoffée avec plus d'informations descriptives des corridors et des informations plus complètes sur le fonctionnement opérationnel d'Eurotunnel avec le corridor et les GI voisins.	Eurotunnel peut contacter les ministères des transports (ou directement le corridor RFC2) pour des suggestions de rédaction. L'objet des corridors de fret ferroviaire

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
	<p>Remplacer « doit contribuer aux efforts de résolution des barrières au développement du fret ferroviaire transmanche » par « doit contribuer au développement du fret ferroviaire transmanche ».</p> <p>Par ailleurs, les deux derniers alinéas devraient être supprimés.</p>	<p>européens n'est pas de contribuer à l'investissement sur la résolution des barrières d'interopérabilité, ni de traiter les problématiques de contrôles aux frontières.</p>
5	<p>Ce chapitre devrait être revu et clarifié. On ne comprend pas clairement quelles sont les prestations disponibles et qui les fournit.</p> <p>La CIG comprend que des évolutions d'organisation sont en cours ou envisagées à Fréthun. Si tel est le cas, il serait pertinent de le mentionner clairement au DRR. Par ailleurs, le vocabulaire devrait être mis en cohérence (prestations complémentaires / supplémentaires).</p>	<p>Les informations détaillées, notamment tarifaires, qui figuraient dans ce chapitre du DRR précédent, concernant les prestations essentielles « open access » fournies par des tiers ont été retirées. De même les informations sur les prestations à Fréthun (sûreté, prestations additionnelles de SNCF Réseau) ont été supprimées, or elles sont indispensables aux opérateurs.</p>
6.1.2	<p>Le quatrième alinéa de ce paragraphe (correspondant au premier tiret) devrait mentionner l'efficacité et la compétitivité des services ferroviaires <i>européens</i>, et non « transmanche »</p>	<p>Cohérence et conformité à la directive 2012/34/UE.</p>
6.1.2	<p>L'alinéa au bas de la page 20 devrait être supprimé car il n'est pas clair et pourrait prêter à confusion en suggérant que la CIG et la CE ont validé le modèle de tarification d'Eurotunnel dans son intégralité. Il pourrait plutôt être mentionné que le modèle a été <i>présenté</i> 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>L'avant-dernier paragraphe (« il est à noter ... ») traite du développement du fret ferroviaire, alors que l'article 6.1.2 est consacré aux redevances. Il serait peut-être préférable de le supprimer. A défaut, la mention de la sûreté frontalière devrait être</p>	<p>Cette phrase va au-delà de ce que la CIG a conclu en réalité, à savoir que le principe du recouvrement des coûts à long terme était applicable au projet de construction du tunnel sous la Manche.</p>

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
	<p>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>	
Annexe 1 Section 1	Documentation des Règles d'exploitation – la CIG réitère sa demande que les versions définitives des documents d'exploitation soient publiées, dans l'intérêt des clients et candidats potentiels.	
Annexe 1 Section 1	Principes d'exploitation d'interface – dans la version anglaise du document, remplacer le mot "mandatory" par "compulsory".	Le terme "mandatory" signifierait qu'une notification des règles serait requise.
Annexe 1 Section 2	<p>Remplacer « Document de référence national pour la mise en service du matériel roulant » (disponible sur le site internet de la CIG) par « document de référence du TSM pour la reconnaissance mutuelle » (disponible sur le site internet de la CIG). Ajouter une nouvelle note de bas de page après le mot « internet » : http://www.cigtunnelmanche.fr/Reglements-et-guides-de-la-CIG,6.html?lang=fr</p> <p>Changer toutes les références suivantes au document de référence national et les remplacer par document de référence du TSM pour la reconnaissance mutuelle</p>	
Annexe 1 Section 3	Devrait être amendé pour tenir compte du fait que les exigences en matière de compétence professionnelle des personnels de bord sont fixées au chapitre 4.6. des STI révisées OPE et STF.	
Annexe 2 « Rappel »	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.	
Annexe 2	Il manque dans les sections 1 et 2 la règle concernant la longueur de l'archet de pantographe, qui doit être fixée dans ce document puisque c'est un choix du gestionnaire d'infrastructure. Faire donc référence à la STI Loc & Pas, 4.2.8.2.9.2.1.	C'est un choix suffisamment important pour être mentionné dans le DRR.
Annexe 2 1.1.3	Remplacer « conformément à » par « en application de »	Il s'agit d'un choix offert aux gestionnaires de tunnels de plus de 20 km

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
		de long par l'article 4.4.6 a 3 de la STI STF. Il est trompeur d'affirmer que le choix d'aptitude au roulement fait par Eurotunnel, en application de la STI, est imposé par celle-ci.
Annexe 2 1.2	Dans le deuxième paragraphe, garder seulement la mention « Les EF doivent s'assurer de l'étanchéité des wagons afin d'éviter la dispersion des chargements poussiéreux dans les tunnels ferroviaires »	Le reste du paragraphe est inutile ou redondant et doit être supprimé.
Annexe 2 2	Les références aux STI devraient être : <ul style="list-style-type: none"> • Spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne • Spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne. 	Règlements 1302/2014/UE et 1303/2014/UE, qui ont changé ces STI et leur dénomination.
Annexe 2 2.9	Supprimer dans les parenthèses au premier alinéa « étanchéité des portes extérieures ... en provenance de l'extérieur ». Lire au second alinéa « ainsi que du document de référence du TSM pour la reconnaissance mutuelle (point 10.1.2 – mesures de protection contre l'incendie), y compris la règle nationale notifiée. »	Il n'y a aucune base réglementaire pour cette exigence, que ce soit dans les STI ou les règles nationales.
Annexe 2 2.9	Pour être complet, il faut ajouter la règle nationale notifiée (exception au cas spécifique du § 7.3.2.21 de la STI Loc & Pas) visée en 2.9 : Règle nationale pour le tunnel sous la Manche Pour les trains de passagers ayant une capacité de roulement de 15 minutes, il sera exigé une analyse de risques complémentaire démontrant que leur utilisation maintient ou améliore le niveau de sécurité dans le tunnel sous la Manche. Cette analyse de risques complémentaire devra analyser les conséquences pour les passagers de l'absence de capacité de roulement permettant de sortir du tunnel et sera fournie par le demandeur. L'analyse devra garantir une évacuation du train dans le tunnel de service en moins de 15 minutes à partir de la détection du feu. Elle prendra en	

Projet de Document de Référence Réseau 2018 d'Eurotunnel - Commentaires de la Commission Intergouvernementale au tunnel sous la Manche

Paragraphe	Commentaire de la CIG	Explication de la CIG
	<p>compte les règles d'exploitation définies au paragraphe 4.4 de la STI STF (sauf clause 4.4.1.c), les caractéristiques du train de passagers (agencement, nombre de passagers) et les critères spécifiés par la CIG en annexe 2. Cette analyse devra être réalisée par le demandeur en utilisant les informations fournies par le gestionnaire d'infrastructure du tunnel sous la Manche ; elle sera soumise à une vérification par un organisme tiers d'évaluation accrédité/désigné tel que défini dans la MSC pour l'évaluation et l'appréciation des risques. Le rapport d'évaluation de la sécurité sera examiné par la CIG durant le processus d'autorisation.</p> <p>En raison des risques spécifiques affectant les trains qui transportent à la fois des véhicules routiers et des passagers, la présente règle nationale ne leur est pas applicable.</p>	

