

Observations de la CIG sur le document de référence du réseau d’Eurotunnel pour 2021

Paragraphe	Observation de la CIG	Commentaires de la CIG
Titre	Le titre devrait être “document de référence du réseau du tunnel sous la Manche”	Le fait qu’Eurotunnel choisisse de désigner son document de référence du réseau (un terme clair pour les entreprises ferroviaires et les candidats) par un autre nom sème la confusion.
Informations générales	Le cas échéant, le document de référence du réseau devrait préciser que les contrôles aux frontières relèvent de la compétence de l’État, mais que la sécurité aux frontières est une question partagée entre les États et Eurotunnel.	
Glossaire des termes	Les références devraient être classées par ordre alphabétique.	Dans un souci de clarté.
Glossaire des termes	Réseau ferroviaire : Remplacer "... désigne la capacité des tunnels ferroviaires ..." par "... désigne les tunnels ferroviaires”	Il s’agit du réseau, pas de sa capacité.
Glossaire des termes	RUC : Remplacer "administrations ferroviaires étatiques" par "compagnies ferroviaires de l’époque."	La formulation reflète mieux la situation de l’époque.
Préambule	Supprimer l'avant-dernier paragraphe.	Il n'est pas approprié de faire figurer ces déclarations dans le présent document. Les Gouvernements continueront à travailler ensemble afin d’assurer le bon fonctionnement des services via la Liaison Fixe, mais le détail du document de référence du réseau d’Eurotunnel devra se fonder sur le contexte existant.
1.2	Second sous-paragraphe : supprimer “sous le contrôle du Department for Transport (DfT)”	Le BRB est une entité juridique distincte qui prend ses décisions indépendamment du DfT.
1.2	Troisième sous-paragraphe : "contrôle des frontières" plutôt que "sécurité des frontières"	Eurotunnel a également des responsabilités en matière de sécurité.
1.2	Troisième sous-paragraphe, dernière phrase : “(BRB et SNCF)” plutôt que (BRB/DfT et SNCF)”.	Le signataire du RUC est le BRB et non le DfT.
1.3.2	Mettre à jour l’adresse de l’ORR : 25 Cabot Square, Canary Wharf, London, E14 4QZ	

Chapitre 2	Dans les conditions d'accès, Eurotunnel affirme que la partie B du certificat de sécurité qui est délivrée par la CIG pour le tunnel sous la Manche vaut également certificat de sécurité partie B pour la partie de section frontière, jusqu'à Calais-Fréthun, au-delà de la concession, alors que cela est inexact.	Le certificat partie B délivré par la CIG n'est valable que sur le territoire de la concession. Ainsi, les deux opérateurs de fret bénéficient d'un second certificat partie B délivré par l'EPSF et non par la CIG pour la section frontière située entre la concession et la gare de Calais-Fréthun (partie relevant du réseau ferré national et donc le gestionnaire d'infrastructure est SNCF Réseau)
2.2.	Il faut mentionner les certificats de sécurité uniques qui pourront être délivrés par l'Agence (ainsi qu'également au chapitre 2.2 puis au chapitre 2 et 3 de l'annexe 1)	Le document n'évoque que les certificats de sécurité parties A et B sans mentionner ces certificats uniques prévus dans le 4 ^{ème} paquet ferroviaire
2.3.	Evoquer le guichet unique de l'Agence pour les autorisations de véhicules	Là aussi, il s'agit d'un élément important issu du 4 ^{ème} paquet ferroviaire qui doit figurer dans le document.
2.3.	Il doit être précisé comment Eurotunnel met à disposition des entreprises ferroviaires les données du registre d'infrastructure (RINF) qui permettent à ces entreprises de vérifier la compatibilité de leur matériel avec l'itinéraire.	La mise à disposition du RINF est aussi une obligation faite au gestionnaire d'infrastructure avec le 4 ^{ème} paquet ferroviaire.
2.4	Reformuler pour dire : Des règles de sécurité spécifiques sont établies par les gouvernements britannique et français dans le but d'assurer la sécurité et la sûreté des personnes, des biens et des marchandises dans l'infrastructure ferroviaire (dépôts et zones d'embarquement) et à bord des trains. Chaque EF doit établir un programme de sûreté validé par les autorités nationales compétentes au Royaume-Uni et en France pour leurs secteurs d'exploitation respectifs, et respecter et faire appliquer les règles définies, sur lesquelles des précisions peuvent être obtenues auprès du « Department for Transport » au Royaume-Uni et du « Secrétariat Général au Tunnel sous La Manche » en France.	Pour plus de clarté, en particulier pour l'après Brexit.
2.4	Supprimer l'adresse du DfT et indiquer simplement DfT	L'adresse du ministère a changé et va changer à nouveau.
2.8.1	La CIG estime que les conditions générales d'utilisation du lien fixe transmanche devraient figurer dans le document de référence du réseau ou, au moins, que l'accès à son contenu devrait être facilité, par exemple par le biais d'un lien vers un site web. Cet article semble incomplet. Il renvoie à la note de bas de page 16 (la numérotation a changé à partir de la 12, avec l'ajout de nouvelles notes) qui fait référence à l'annexe 6 du document qui ne contient pas ce qui est indiqué.	Ce document est une source d'information essentielle pour les entreprises qui souhaitent faire circuler des trains dans le tunnel et tout potentiel nouvel entrant doit pouvoir bénéficier d'une information la plus claire et complète possible.

2.8.2	Bien que nous observions que la note de bas de page 17 explique qu'un modèle d'accord-cadre sera créé et publié si nécessaire, la CIG reste d'avis qu'un modèle d'accord-cadre devrait figurer en annexe au document de référence du réseau.	C'est indispensable pour se conformer à la directive transposée (voir directive, annexe 4). De plus, la note de bas de page 13 est décalée.
3.3	Dans le deuxième paragraphe, la deuxième phrase devrait être "ces stations sont équipées pour lutter contre l'incendie dans le train".	L'idée que les stations SAFE permettent une évacuation en toute sécurité dans le tunnel de service n'est pas conforme à la clause 4.2.1.7.e de la STI SRT.
3.13	Par souci de clarté, la dernière phrase du paragraphe commençant par "Suite aux efforts de rationalisation" devrait être supprimée.	Il est à noter que ce paragraphe n'a pas été supprimé, mais complété par des exemples de mesures à prendre pour simplifier les exigences. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une activité antérieure à la fin de 2013, elle n'est plus considérée comme pertinente et devrait être supprimée.
	La note de bas de page n° 19 devrait se lire comme suit : "Le respect des exigences techniques se traduit par une autorisation de la CIG (...)" et non "La méthode pour démontrer..."	Le libellé a changé, mais la démonstration de la conformité ne peut se traduire que par une autorisation CIG et non simplement par une demande d'autorisation qui ne peut être approuvée.
3.13.2	Les mots "compatible avec le Channel Fixed Link et" sont redondants et doivent être supprimés...	
4.2.2	Le délai de réponse aux demandes ponctuelles de voies d'accès individuelles ne doit pas dépasser cinq jours ouvrables. Le libellé indique qu'Eurotunnel dispose d'une semaine pour répondre.	Se conformer à l'article 48 de la directive.
4.3.1	Ajouter à la fin du premier alinéa "conformément aux principes édictés à l'article 4.3.2".	Se conformer à la Directive
4.3.3	Préciser la date à partir de laquelle commence à courir le délai de 10 jours ouvrables pour une décision de règlement des litiges.	Le respect de ce délai est une obligation découlant de l'article 46, paragraphe 6, de la directive.

4.6	<p>La CIG se félicite de l'ajout d'informations sur la participation d'Eurotunnel aux corridors européens de fret ferroviaire. La présentation de ces corridors devrait toutefois être complétée par des descriptions des corridors et des informations plus complètes sur la manière dont Eurotunnel travaille avec le corridor et les gestionnaires d'infrastructures voisins.</p> <p>Remplacer "doit contribuer aux efforts visant à lever les obstacles au développement du fret ferroviaire transmanche" par "doit contribuer au développement du fret ferroviaire transmanche".</p> <p>Ailleurs : les deux derniers alinéas devraient être supprimés.</p>	<p>Eurotunnel peut contacter les ministères des transports (ou directement le corridor RFC2) pour des propositions de formulation.</p> <p>L'objectif des corridors européens de fret ferroviaire n'est ni de contribuer à l'investissement dans la suppression des obstacles à l'interopérabilité, ni de traiter les problèmes des contrôles aux frontières.</p>
5	<p>Ce chapitre doit être relu et clarifié. On ne sait pas exactement quels services sont disponibles et qui les fournit.</p> <p>La CIG croit savoir que des changements organisationnels sont en cours ou prévus à Fréthun. Les services offerts par Fréthun doivent être plus clairs.</p>	<p>Les informations détaillées, en particulier sur les charges, qui figuraient dans le Document de référence de réseau 2017, ont été retirées. Il s'agissait des services, essentiels au libre accès, fournis par des tiers. De même, l'information sur les services de Fréthun a été supprimée (sécurité, services supplémentaires par le Réseau SNCF), alors que cela est vital pour les opérateurs.</p>
6.1.2	<p>L'alinéa au bas de la page 20 devrait être supprimé car il n'est pas clair. Cela pourrait créer de la confusion, en laissant entendre que la CIG et la CE ont validé l'ensemble du modèle de tarification d'Eurotunnel.</p> <p>La référence au Mémoire au deuxième alinéa de la p. 21 (" Pour les trains de marchandises...") pourrait également figurer au paragraphe 1.2.</p> <p>L'avant-dernier paragraphe (commençant par "Il est à noter...") concerne la croissance du fret ferroviaire lorsque le point 6.1.2 concerne la tarification. Ce paragraphe devrait peut-être être supprimé. Si elle est maintenue, la référence à la sécurité des frontières devrait être supprimée, car elle ne peut être assimilée à un "obstacle au développement"</p>	
6.1.2.	<p>– avant-dernier paragraphe concernant le scanner de train : « afin de renforcer la sûreté » et non pas la sécurité ;</p>	

6.1.3.	Il est indiqué qu'Eurotunnel fournit aux entreprises ferroviaires des informations sur la circulation des trains dans le tunnel. Il faudrait préciser que ce sont les informations en « temps réel » et pour l'ensemble des trains dans le tunnel et non pas les seuls trains de chaque entreprise ferroviaire	Il s'agit d'une recommandation du rapport Gressier-Gibbs et la nécessité pour Eurotunnel de la respecter a déjà été demandée lors du groupe de travail 2 du Comité de Sécurité.
Annexe 1	Règles d'exploitation, Dispositions relatives au personnel des entreprises ferroviaires, compétence du personnel des EF : – pas de mention du terme « sûreté », or le personnel des EF doit également maîtriser les enjeux et les risques de la LFTM – « devront garantir le maintien du niveau de sécurité » : faire mention de la modulation possible et future de ce niveau (pas uniquement mentionner « l'actuel »)	
Annexe 2	Les sections 1 et 2 omettent la règle relative à la longueur de l'arc de contact du pantographe. Ce document doit le préciser, car c'est à la discrétion du gestionnaire de l'infrastructure. Voir donc la STI Loc & Pas, 4.2.8.2.2.9.2.1. Tout en mentionnant la conformité avec les STI, des références spécifiques aux STI pertinentes et à l'article devraient être incluses dans la section 2. - Il faut mentionner les exercices BINAT qui permettent justement de notamment tester les procédures d'évacuation ainsi que la coordination entre les opérateurs et les autorités, afin de les améliorer via des RETEX.	Ce choix est suffisamment important pour être mentionné dans le document de référence du réseau.
Annexes 7,8 & 9	Annexes manquantes	