

**RAPPORT DE LA COMMISSION
INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL
SOUS LA MANCHE CONCERNANT LA
SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE DU TUNNEL
SOUS LA MANCHE EN 2018**

TABLE DES MATIÈRES

- A. Périmètre du rapport
- B. Introduction
- C. Organisation
- D. Modifications concernant la sécurité des chemins de fer
- E. Modifications législatives et réglementaires importantes
- F. Modification des certificats et agréments de sécurité
- G. Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures
- H. Rapport sur la mise en œuvre des règles de sécurité communes dans les évaluations des risques
- I. Conclusions de l'ANS pour l'année du rapport
- J. Sources d'information
- K. Annexes
 - Annexe A : Informations concernant les infrastructures ferroviaires et les entreprises de transport
 - Annexe B : Structure et relations de la CIG
 - Annexe C : Données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC) – définitions appliquées
 - Annexe D : Modifications législatives et réglementaires importantes
 - Annexe E : Émissions des certificats et agréments de sécurité – données numériques

A – Périmètre du rapport

1. Le présent rapport contient les informations relatives aux activités de la Commission intergouvernementale au Tunnel sous la Manche (CIG) dans son rôle d'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le Tunnel sous la Manche) dans le cadre de la Directive Européenne concernant la sécurité des chemins de fer (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG sont limitées à la zone de la liaison fixe entre le Royaume-Uni et la France décrite dans le Traité de Cantorbéry¹ et dans la Concession quadripartite² signée entre les deux gouvernements et les concessionnaires en 1986. Le présent rapport couvre la période s'écoulant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018.

2. Ce rapport étant également disponible en langue anglaise, il n'est pas proposé de synthèse optionnelle en anglais. Une version française du rapport a été rédigée et soumise à l'Agence de l'Union Européenne pour les Chemins de Fer (l'Agence) conjointement au document en anglais car la politique de la CIG consiste à mettre à disposition une version anglaise et une version française de tous les documents tombant dans le domaine public. Les lecteurs de la version française qui souhaitent consulter la synthèse optionnelle en anglais sont invités à se référer à la version complète en anglais.

¹ Disponible sur le site de la CIG à l'adresse : <http://www.cigtunnelmanche.fr/Textes-fondamentaux,8.html?lang=fr>

² Disponible sur le site de la CIG à

l'adresse http://www.channeltunneligc.co.uk/spip.php?action=accéder_document&arg=94&cle=eb523418f351e57679238f0cf5452e8d&file=pdf%2FConcession_Agreement.pdf

B. Chapitre préliminaire

3. **Introduction** – La directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE, amendée) contient une clause concernant l'organisme binational auquel les États Membres ont confié la mission de garantir un régime de sécurité unifié pour les infrastructures transfrontalières spécialisées. Cet organisme exécute les fonctions d'« autorité de sécurité » (ANS). Cette clause a été mise en œuvre pour la liaison fixe, la France et le Royaume-Uni ayant validé que la CIG agirait en tant qu'« autorité de sécurité ». Le présent rapport est rédigé conformément à l'article 18 de la Directive et se conforme autant que faire se peut au modèle établi et aux orientations transmises par l'Agence dans le but de fournir une structure et un tableau des éléments communs pour ce type de rapport. Ainsi que l'exige la Directive, le rapport est soumis à l'Agence.

4. **Informations concernant l'infrastructure ferroviaire** – L'infrastructure ferroviaire du tunnel sous la Manche comprend une liaison ferroviaire formée par deux tunnels ferroviaires jumeaux reliant Cheriton dans le Kent, Angleterre et Fréthun dans le Pas-de-Calais en France, ainsi que les terminaux situés de chaque côté. Les terminaux comprennent : des lignes à grande vitesse reliant le tunnel aux réseaux ferroviaires britannique et français ; des voies de contournement ferroviaires et des quais de chargement et de déchargement pour les navettes voyageurs et les navettes fret ; des dépôts, des installations de maintenance et des voies reliant ces installations au reste de l'infrastructure.

5. **Gestionnaire d'infrastructure** – la carte du réseau et les informations concernant Eurotunnel, le gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe, sont fournis en **Annexe A**.

6. **Entreprises ferroviaires** – les entreprises de transport ferroviaires qui ont exploité des trains dans le tunnel sous la Manche au cours de la période couverte par le présent rapport sont : DB Cargo UK, Eurostar International Ltd et GB Railfreight Limited. Les adresses et les sites internet de ces entreprises ferroviaires sont fournis en **Annexe A.3**. Les rapports annuels des autorités de sécurité française et britannique fournissent des informations complémentaires les concernant.

7. **Synthèse** - en 2018, les événements majeurs ont été les suivants :

- Poursuite du travail réalisé par le groupe de travail dédié afin d'examiner et d'effectuer le suivi des mesures prises par Eurotunnel et ElecLink pour gérer la sécurité de l'installation d'un câble électrique haute tension dans le Tunnel, selon les exigences édictées par la CIG dans son agrément préalable pour ce projet accordé le 7 février 2014. L'agrément a été suspendu par la CIG le 18 octobre 2017 et n'a pas encore été réactivé. Plusieurs questions en suspens restent à résoudre avant de restaurer l'agrément. En outre, le 12 juillet 2018 une injonction a été délivrée à Eurotunnel au titre de l'article 27.5 de la Concession, interdisant l'installation du câble dans le tunnel sous la Manche jusqu'à la réactivation de l'agrément de la CIG. La CIG travaille en étroite collaboration avec Eurotunnel afin de trouver une solution ;
- Un suivi des mesures prises est actuellement réalisé par le Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche (CS) afin d'assurer la conformité aux recommandations émises dans deux rapports concernant l'incendie à bord

d'une navette fret Arbel le 17 janvier 2015 : le rapport commun du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) et du *Rail Accident Investigation Branch* (RAIB) du 5 mai 2016 ; et le rapport commandé par la CIG à Claude Gressier et Chris Gibb sur la gestion des perturbations dans le tunnel sous la Manche ;

- Poursuite du suivi de la réponse d'Eurotunnel à la recommandation portant sur la « gestion des risques liés aux objets situés en hauteur » émanant du rapport du BEA-TT de 2016 concernant l'incendie du 17 janvier 2015 dans le tunnel sous la Manche. Cette recommandation propose de réinstaller les pagodes qui avaient été précédemment enlevées des wagons ou d'envisager des mesures d'atténuation alternatives afin de réduire le risque de contacts entre les objets situés en hauteur et l'infrastructure du tunnel. En 2018, Eurotunnel avait informé la CIG de son projet d'installer quatre pagodes par wagon sur l'ensemble de sa flotte Arbel et WBN d'ici la fin de 2020 ou le début de 2021. La CIG avait exigé qu'Eurotunnel maintienne les mesures existantes d'atténuation du risque jusqu'à la présentation de preuves solides démontrant que les risques actuellement couverts par ces mesures continueront d'être atténués à un niveau acceptable par la mise en place de quatre pagodes par wagon. Cela est bien le cas et la CIG continue d'effectuer un suivi étroit de ces activités ;
- Autorisation de renouvellement pour cinq ans des certificats de sécurité partie B de DB Cargo (le 14 mars 2018) et GB Railfreight (1 août 2018);
- Autorisations supplémentaires en cours pour les nouvelles rames Velaro e320 / Classe 374 qu'Eurostar prévoit d'exploiter dans le tunnel sous la Manche ;
- Début de l'analyse du système de gestion de la sécurité (SMS) d'Eurotunnel dans le cadre de la demande du gestionnaire d'infrastructure de renouvellement de son agrément de sécurité quinquennal (échéance en 2019) ; et
- Le 2 août 2018, émission de deux injonctions exigeant d'Eurotunnel la mise en place de systèmes de travail sécurisés pour les salariés assumant le rôle d'Agent 5 sur les terminaux. Ces injonctions faisaient suite à un incident de 2017, au cours duquel un agent de quai (Agent 5) a été blessé par un camion qui s'est déplacé alors que l'agent procédait à des vérifications de sécurité sur les camions avant leur chargement sur les wagons fret. Ces injonctions ont été émises par l'Office britannique des chemins de fer et des routes (ORR), en plein accord avec la délégation française du CS.

8. Analyse des tendances globales – la CIG et le CS ont poursuivi le suivi du système de gestion de la sécurité (SMS) d'Eurotunnel ainsi que le suivi des résultats de sécurité. La plupart des indicateurs de sécurité communs présentés de manière détaillée en **Annexe C** restent à zéro.

La valeur de l'indicateur interne de la sécurité individuelle des voyageurs d'Eurotunnel (qui analyse les événements susceptibles d'impacter un petit nombre de personnes et effectue le suivi des problèmes tels que les freinages d'urgence liés à un patinage ou les déclenchements automatiques et les arrêts de plus de 30 minutes dans le tunnel) s'élevait à 262 en décembre 2018, un chiffre inférieur au seuil cible de 270 qu'Eurotunnel s'était fixé. A titre de comparaison, le chiffre de 2017 s'élevait à 225. L'indicateur de sécurité collective des voyageurs (qui analyse les événements susceptibles d'impacter la sécurité d'un grand nombre de personnes suite à l'implication d'un train dans un

incident mettant en danger le train lui-même et qui couvre les problèmes tels que les quasi-accidents, les FREP (franchissement de repère), perte de contrôle des aiguilles, la détection de frein bloqué, les freinages d'urgence, les arrêts dans le tunnel, le non-respect de la signalisation, les épandages de carburant, les incidents liés aux traversées-jonction et les défaillances majeures d'équipements de voies) s'élevait à 80 en décembre 2018 (identique au chiffre de 2017). Ce chiffre dépasse le seuil cible de 75.

C - Organisation

9. La CIG a été instituée par le Traité de Cantorbéry, signé le 12 février 1986, afin de superviser, au nom des gouvernements du Royaume-Uni et de la République Française et par délégation, toutes les questions concernant la construction et l'exploitation de la liaison fixe. Parmi ses devoirs, la CIG est responsable d'élaborer toute réglementation applicable à la liaison fixe ou de contribuer à ce processus.

10. Le Traité de Cantorbéry a également institué le Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche, dont le rôle est de conseiller et d'appuyer la CIG pour tous les sujets liés à la sécurité au cours de la construction et de l'exploitation de la liaison fixe. Le CS a également pour fonction de garantir la conformité de la réglementation et des pratiques de sécurité applicables à la liaison fixe, à la réglementation nationale et internationale, de faire respecter cette réglementation et d'effectuer le suivi de sa mise en œuvre, d'examiner les rapports d'incidents impactant la sécurité, de réaliser des enquêtes et de transmettre ses rapports à la CIG.

11. Les secrétariats britannique et français sont responsables de la rédaction et de la mise en œuvre des décisions prises par la CIG et le CS.

12. Un diagramme présentant la structure de la CIG et ses liens avec d'autres organisations figure en **Annexe B**.

D. Modifications en matière de sécurité des chemins de fer

D 1 - Initiatives visant à maintenir ou améliorer les résultats de sécurité

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

Accidents / précurseurs d'accidents ayant déclenché la mesure			Mesure de sécurité définie
Date	Lieu	Description de l'événement	
6 avril 2018	Eurotunnel Terminal de Folkestone	Un ingénieur géomètre a été percuté par un bloc d'éclairage, qui a chuté de 18 mètres depuis le haut d'un poteau d'éclairage dans la zone de chargement des trains de travaux côté britannique. Après avoir réalisé un examen approfondi de manière compétente, le bloc était en train d'être remonté en haut du poteau à l'aide d'une manivelle lorsque le câble de la manivelle a cédé et le bloc est tombé, heurtant l'ingénieur. Il a souffert d'une fracture crânienne ainsi que de multiples fractures corporelles.	<ul style="list-style-type: none"> • Barrières efficaces mises en place autour des poteaux d'éclairage dans les zones d'accès en hauteur, avec commande de barrières supplémentaires passée afin de clôturer les poteaux restants ; • Une zone a été définie sur les voies afin de prévenir le risque pour les navettes et les conducteurs en cas de défaillance des éclairages et barrières temporaires mises en place pour alerter le personnel en attendant la livraison de barrières améliorées ; • Commande d'un éclairage temporaire, qui sera positionné et vérifié afin d'être prêt au moment où les anciens poteaux seront déposés ; • Mise en place d'un plan d'action adapté pour la dépose et le remplacement des anciens poteaux ; et • Tous les poteaux de ce type équipés d'un mécanisme de manivelle sont désormais déposés et remplacés par de nouveaux éclairages.

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

Description de la zone concernée	Description du déclencheur	Mesure de sécurité définie
Non concerné		

D 2 – Analyse détaillée des tendances

13. Très peu de précurseurs (incidents qui auraient pu mener à un accident) ont été identifiés dans le tunnel sous la Manche. La CIG et le CS n'ont pas réalisé « d'analyse détaillée des tendances » au regard des indicateurs de sécurité communs (ISC) car, au vu du peu de précurseurs, la méthode ne serait ni utile ni proportionnée et ne fournirait pas d'informations importantes concernant la performance de sécurité. En 2018, il y a eu onze rails cassés et cinq FREP. Ci-dessous, la synthèse des précurseurs qui ont eu lieu au regard des ISC permet la comparaison avec les incidents de l'année précédente.

	2017	2018
Nombre total de précurseurs	20	16
Nombre total de rails cassés	15	11
Nombre total de flambages de voie	0	0
Nombre total de défauts de signalisation	0	0
Nombre total de FREP	5	5
Nombre total de roues cassées sur le matériel roulant en service	0	0
Nombre total d'essieux cassés sur le matériel roulant en service	0	0

14. **Indicateurs de Sécurité Communs (ISC)** – Le détail des ISC tels que définis par la Directive 2009/149/CE (modifiant la Directive 2004/49/CE relative aux ISC et aux méthodes communes de calcul du coût des accidents) est fourni en **Annexe C**. Il convient de noter que la CIG et le CS reçoivent d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires un volume important d'informations plus riches et plus utiles, qui leur permettent d'élaborer leur approche réglementaire et de définir leurs activités de supervision. Toutefois, ces informations ne relèvent pas du périmètre des rapports ISC.

D 3 – Résultats des recommandations de sécurité

15. Le 5 mai 2016, le BEA-TT et le RAIB ont publié leur rapport d'enquête conjoint concernant l'incendie qui s'est déclaré à bord de la navette (Arbel) fret Eurotunnel 7340 le 17 janvier 2015.³ Ce rapport contient six recommandations (toutes adressées à Eurotunnel) et six invitations (cinq pour Eurotunnel et une pour la CIG). Conformément à ses obligations légales⁴ la CIG, en tant qu'AS du tunnel sous la Manche, a fourni sa réponse à ce rapport le 11 mai 2017, en soulignant les mesures prises ou prévues suite aux recommandations émises. Elle a également fourni aux bureaux d'enquête des

³ Disponible sur le site du RAIB à l'adresse :

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/521184/160505_ReportET2016_eurotunnel_eng.pdf.

⁴ Conformément à l'article 752 du règlement de la CIG concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche, daté du 24 janvier 2007, amendé par le règlement de la CIG du 6 février 2013, publié en France sous le Décret N° 2013-318 du 15 avril 2013 et au Royaume-Uni par l'instrument réglementaire de 2013 N°407 : Ordonnance (de Sécurité) (amendement) du tunnel sous la Manche).

informations annuelles concernant l'état d'avancement, le 8 juin 2018 et le 6 septembre 2019. A ce jour, une recommandation et trois invitations sont réputées clôturées.

16. La CIG s'est engagée à effectuer le suivi des actions visant à répondre aux recommandations et aux invitations encore ouvertes et à transmettre au moins une fois par an un rapport d'avancement au BEA-TT et au RAIB. Ces activités de suivi ont amené Eurotunnel à valider la remise en place de quatre pagodes sur chaque wagon Arbel et WBN et à maintenir les mesures d'atténuation alternatives validées (à savoir la coupure caténaire à quai) pendant que ce travail est en cours de réalisation.

E – Modifications administratives, réglementaires et législatives importantes

17. **Réglementation concernant la sécurité de la liaison fixe du tunnel sous la Manche** – aucune nouvelle réglementation n'a été publiée en 2018 concernant le tunnel sous la Manche. Une dérogation a été accordée à Eurotunnel le 22 mars 2018 au titre du règlement 14(2)(a) de la réglementation sur l'interopérabilité des chemins de fer (*Railways (Interoperability) Regulations* de 2011 et sur la base de la dernière STI concernant les sous-systèmes « contrôle, commande et signalisation » publiée le 15 juin 2016. Cette dérogation porte sur la modernisation des radios GSM-R de leurs locomotives Brush et Krupp et s'explique par le fait que le projet était à un stade avancé lorsque la STI a été publiée. Le 12 octobre 2018, l'ORR a accordé à Eurotunnel une première autorisation de mise en service des portables GSM-R des cabines de conduite dans les locomotives Brush et Krupp pour exploitation sur le réseau High Speed 1 si elles devaient sortir de la concession du tunnel sous la Manche. L'autorisation distincte émise par la CIG pour permettre à ces mêmes équipements d'être exploités à l'intérieur des limites de la liaison fixe a été accordée à Eurotunnel le 20 février 2019.

18. **Autres questions réglementaires majeures traitées par la CIG et le CS** – les autres questions importantes traitées par la CIG et le CS au cours de l'année sont les suivantes :

- **Acceptation croisée des règles portant sur les véhicules ferroviaires empruntant le tunnel** – suite à la signature en 2013 d'un accord officiel entre l'ORR et l'EPSF concernant l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires, le CS a poursuivi son travail avec l'EPSF et Eurotunnel afin de comparer les exigences des documents de référence réseau idoines nationaux et du tunnel sous la Manche afin d'évaluer si les règles sont équivalentes et n'ont donc pas besoin d'être revérifiées dans le cadre du processus de renouvellement de l'autorisation des véhicules. Par conséquent, une version révisée du « *Document de référence du tunnel sous la Manche pour l'acceptation croisée des véhicules ferroviaires* » a été approuvée et publiée par la CIG le 9 janvier 2018.

Depuis, le CS est en contact avec l'Agence afin d'identifier si certaines de ces règles doivent être maintenues ou peuvent être révoquées.

- **Plan de mise en œuvre de la STI OPE** – La CIG a poursuivi son travail de mise à jour et de clôture des questions ouvertes concernant son plan de mise en œuvre de la STI OPE, dont la version initiale avait été soumise à l'Agence le 1^{er} octobre 2017. Suite aux retours en janvier 2018 indiquant que l'Agence n'avait aucun commentaire sur le plan initial, une version mise à jour a été

transmise le 20 novembre 2018. Aucun retour n'a été reçu de la part de l'Agence à ce stade.

- **Discussions avec les entreprises ferroviaires et les fabricants de matériel roulant** – au cours de l'année, la CIG et le CS ont poursuivi leurs discussions avec les entreprises ferroviaires et les fabricants de matériel roulant concernant les exigences qu'ils doivent respecter afin d'obtenir l'autorisation technique de circuler dans le tunnel. Ces discussions se sont également tenues avec les parties intéressées par la production de trains et de wagons de fret destinés à circuler dans le tunnel, y compris DB Allemagne / CRRC Shandong, Greenbrier et la London Sleeper Company.
- **Participation au travail de l'Agence et à ses groupes de travail** – la CIG et le CS ont continué à jouer un rôle à part entière dans les travaux de l'Agence et de ses divers groupes de travail. Étant donné leur étroite relation avec les autorités de sécurité en France et en Grande-Bretagne, la CIG et le CS s'appuient sur leurs liens étroits avec les experts des autorités de sécurité (dont plusieurs sont membres ou conseillers du CS). La CIG et le CS ne participent directement à des groupes de travail que s'ils sont particulièrement pertinents pour le tunnel sous la Manche, par exemple le guichet unique et la STI concernant la sécurité dans les tunnels ferroviaires. Ses représentants ont cependant participé à toutes les réunions du réseau des autorités nationales de sécurité de l'Agence et aux groupes de travail traitant des règles nationales et de l'acceptation croisée.

F – Modification des certificats de sécurité et des autorisations

19. La directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires a été transposée pour ce qui concerne le tunnel par le règlement binational de sécurité le 24 janvier 2007. Ce règlement est entré en vigueur le 4 juillet 2008 par le biais de l'Instrument Réglementaire 2007-3531 au Royaume-Uni et du Décret 2008-748 en France. La directive révisée concernant la sécurité des chemins de fer (2008/110/CE) et la nouvelle Directive interopérabilité (2008/57/CE) ont été transposées pour la liaison fixe en mars 2013 par le biais d'une modification du règlement binational qui complète la réglementation nationale d'interopérabilité. Le nouveau guide d'application du règlement est disponible sur le site internet de la CIG à l'adresse suivante :

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

20. En 2018, la CIG a autorisé quatorze rames Velaro modernisées suite à la modification ERTMS permettant la nouvelle desserte vers Amsterdam. Les liaisons directes entre Londres et Amsterdam, exploitées, par Eurostar, ont démarré en avril 2018.

21. La CIG a également accordé le renouvellement des certificats de sécurité partie B de DB Cargo et GB Railfreight.

G - Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure

22. Le Traité de Cantorbéry de 1986 confère au CS la responsabilité de garantir que les règlements et dispositifs de sécurité applicables à la liaison fixe soient conformes aux lois nationales et internationales, d'assurer la mise en application de ces lois, d'effectuer

le suivi de leur mise en œuvre et de faire rapport à la commission intergouvernementale. Le traité stipule également que le CS, aux fins de sa mission, peut demander l'aide des administrations de chaque gouvernement, ainsi que l'aide de tout organisme ou expert de son choix, et que les deux gouvernements doivent accorder au CS, à ses membres et à ses agents les pouvoirs d'enquête, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'exercice de leurs fonctions. La concession quadripartite stipule que les concessionnaires doivent accorder l'accès à toute partie de la liaison fixe aux personnes dûment autorisées par la CIG ou aux personnes détenant l'autorisation du CS, afin que ces personnes, dans le cadre de leur mission, puissent inspecter la liaison fixe et enquêter sur toute question concernant la construction ou l'exploitation de cette liaison. Les concessionnaires doivent fournir à ces personnes tous les moyens nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

23. Le mandat général confié au CS par le Traité de Cantorbéry implique que le CS est responsable de la supervision de plusieurs questions qui n'entrent pas dans le périmètre des tâches de sécurité du comité de sécurité au titre de la Directive sécurité, en particulier les questions des situations d'urgence et de sécurité civile. Cet aspect est intégré dans sa stratégie de supervision.

1.1 Audits / Inspections / Contrôles

24. Le programme annuel d'inspection et d'audit du CS est conçu de manière à tenir compte des informations essentielles contenues dans les systèmes de gestion de la sécurité (SMS) d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires autorisées à utiliser le tunnel sous la Manche.

25. Les méthodes de suivi suivantes ont été utilisées en 2018 :

- Inspections d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires (une liste des sujets traités est fournie ci-après) ;
- Flux d'informations – rapports réguliers d'Eurotunnel, tels que les rapports journaliers du responsable d'exploitation (Operations Duty Manager - ODM) ; les résumés mensuels des incidents et de la performance de sécurité, les procès-verbaux du comité de sécurité de la concession, les rapports de performance opérationnelle etc. ;
- Informations obtenues suite aux enquêtes portant sur les incidents et accidents ;
- Rapports d'audit (internes et externes) ;
- Réunions ad-hoc entre Eurotunnel et les experts du CS ;
- Réunions avec les entreprises ferroviaires ; et
- Informations d'Eurotunnel concernant ses contacts avec les entreprises ferroviaires à propos de la gestion des changements.

1.2 Points de vigilance / sujets sensibles à surveiller par le comité de sécurité

26. Les inspections réalisées au cours de l'année ont donné lieu à des recommandations du CS officiellement communiquées à Eurotunnel (et aux entreprises ferroviaires le cas échéant ou dans les cas précisés ci-après). Ces recommandations concernent les sujets suivants :

- Mettre en œuvre un régime d'essais adapté pour les défauts de détection d'objets en hauteur et consigner les preuves des dispositions de suivi de cette procédure ;
- Élaborer une procédure validée, la documenter, la faire autoriser et la transmettre aux agents afin qu'ils sachent comment procéder en cas de panne simultanée des deux détecteurs d'objets en hauteur. Cette procédure doit s'appuyer sur une évaluation des risques adaptée et suffisante ;
- Analyser les aptitudes (ressources, compétence, expérience) de l'équipe de maintenance (M&E) chargée de fournir la maintenance / le support technique requis en temps voulu, ainsi que les modalités de leur intervention en cas de panne des détecteurs d'objets en hauteur côté britannique ;
- Afin de réduire le nombre de « fausses » alarmes des détecteurs d'objets en hauteur sur le terminal britannique :
 - Fournir une analyse de la main-courante des détections entre le 16.07.2017 et le 15.08.2017 au Royaume-Uni et en France ainsi que des causes de déclenchement des alarmes ;
 - Revoir et analyser l'impact des rejets produits par les unités de réfrigération sur les détecteurs d'objets en hauteur ;
 - A la lumière des analyses réalisées en lien avec B1a et B1b (ci-dessus), mettre en œuvre des actions visant à réduire le nombre de déclenchements de « fausses » alarmes.
- Mettre en place une procédure suffisamment robuste (pour les quais de chargement de fret et ceux de voyageurs) afin de garantir que les détecteurs d'objets en hauteur sur toutes les rampes soient testés régulièrement et à une fréquence appropriée et assurer la traçabilité de ces dispositions de suivi ;
- Sur le terminal français, les détecteurs d'objets en hauteur font l'objet de tests avant et après le chargement de la navette. Il s'agit d'une bonne pratique qui donne de meilleures garanties de bon fonctionnement des détecteurs d'objets en hauteur pendant toute la durée du chargement. Envisager de mettre ce système en œuvre au Royaume-Uni ;
- Les panneaux de commande pour tester les détecteurs d'objets en hauteur des quais B9 et B1 ont été installés très haut au-dessus de la rampe et les agents ne peuvent pas accéder au bouton de test facilement ni confortablement. Vérifier s'il existe ce même problème sur d'autres quais et positionner les boutons test à une hauteur raisonnable afin que tous les agents puissent les actionner selon les besoins ;
- Demande d'intervention côté britannique – Services clients – contrôles aux frontières – Tests de détection d'antenne : ils ont été diffusés sans signature de validation et d'autorisation. Vérifier le temps nécessaire pour émettre des procédures nouvelles/modifiées et analyser les raisons qui expliquent pourquoi plusieurs semaines peuvent se passer avant l'apposition des signatures ;
- Les détecteurs d'objets en hauteur situés au niveau des contrôles aux frontières pour le fret côté britannique auraient pu faire l'objet de tests plus rapides. Veiller à tirer les enseignements de cette expérience et revoir la rapidité de mise en place des actions correctives ;
- A court-moyen terme, de nombreux techniciens extrêmement qualifiés et dans l'entreprise depuis de nombreuses années, vont partir en retraite. Le service

mécanique et électrique doit donc y réfléchir et mettre en place une politique de transfert des connaissances.

- Eurostar devra réviser et amender son document EF003 relatif aux modifications d'ingénierie pour le 2 juillet 2018 ;
- Eurostar tiendra le CS informé et à jour de l'avancement des travaux de remplacement du relais de la connexion électrique du relais thermique (R-OL-16) du parc de classe 373 réhabilité ;
- Eurostar doit clarifier et préciser la chaîne des responsabilités entre EIL et Siemens concernant les changements et modifications apportées au parc des E320 et la manière dont ces responsabilités sont communiquées aux autorités nationales de sécurité en répondant aux exigences pour leur validation ;
- Eurotunnel doit tenir des discussions/un atelier pour valider les besoins du RCC en matière de protocole radio et de communications essentielles à la sécurité et doit valider la norme exigée par l'entreprise. La norme validée doit ensuite faire l'objet d'une présentation aux agents et faire partie des observations de tâches réalisées par les équipes (vérifications de supervision) ;
- Assurer le suivi de l'élaboration du plan de numérisation des opérations de maintenance des voies ;
- Élaborer des dispositions visant à garantir que l'ensemble actuel des normes applicables aux voies reste pertinent, par exemple en introduisant un moyen de consulter régulièrement les normes SNCF ;
- Garantir que les critères de compétences linguistiques du personnel de supervision, contenus dans le contrat entre Eurotunnel et son sous-traitant Colas, soient respectés. Lorsque le personnel de supervision n'est pas bilingue ou n'est pas en mesure de communiquer dans la langue du pays où il intervient, comme cela a été repéré lors de l'inspection, mettre en place un dispositif permettant de couvrir les risques induits par cette non-conformité ;
- Garantir que les critères de compétences linguistiques soient respectés lorsque ceux-ci figurent dans les autres contrats ;
- Eurotunnel doit avoir mis en place des dispositions adaptées pour garantir que l'hygiène et sécurité de ses sous-traitants ne soient pas mises à mal par leurs compétences linguistiques lorsque le français ou l'anglais n'est pas leur langue maternelle ;
- Organiser des sessions de perfectionnement pour les agents et mettre en place des vérifications afin de garantir que les demandes d'intervention fassent référence aux bonnes instructions de maintenance ;
- Organiser des sessions de perfectionnement pour les agents et mettre en place des vérifications afin de garantir que les différents formulaires utilisés au cours des opérations de maintenance soient dûment renseignés, conformément aux instructions de maintenance correspondantes ;
- Identifier les instructions de maintenance à réviser et les mettre à jour ;
- Dresser la liste de tous les instruments de mesures devant être étalonnés ;
- Réaliser une revue de ces instruments de mesure et veiller à ce qu'ils aient donné lieu aux vérifications nécessaires et étalonner ceux qui auraient été oubliés ;

- Harmoniser les dispositions de renouvellement des certifications entre la France et le Royaume-Uni ;
- Introduire des sessions de perfectionnement et de renouvellement des certifications pour les inspecteurs des soudeurs en France et au Royaume-Uni ;
- Spécifier les règles de suspension des certifications des soudeurs ;
- A propos de la vérification des soudures :
 - Définir quelles sont les vérifications à effectuer et ce qu'elles doivent comprendre ;
 - Élaborer et mettre en œuvre un système d'inspections formalisées de la supervision des soudures réalisées par les agents Eurotunnel au Royaume-Uni ;
 - Élaborer et mettre en œuvre un système formalisé de vérification de la qualité des soudures réalisées par les sous-traitants en France et au Royaume-Uni ;
- A propos du plan d'action concernant les soudures et rails endommagés :
 - Intégrer des dates butoir pour la réalisation des actions ;
 - Mettre à jour le plan d'action pour en assurer la complétude (par exemple, pour intégrer la mise en place d'inspecteurs des soudures au Royaume-Uni) ;
- Vérifier que le retour d'expérience (REX) du service matériel roulant réponde aux exigences de la SAFD 1000 :
 - Rappeler au service matériel roulant ce que le retour d'expérience doit intégrer (décrire l'événement, ses causes et inclure un rappel des règles à suivre afin d'éviter qu'il se répète). Les fiches de retour d'expérience doivent être améliorées pour permettre aux agents de comprendre pourquoi ils doivent suivre ces procédures et les risques induits en cas de non-respect des procédures en vigueur ;
 - S'assurer que le retour d'expérience effectué fasse l'objet du suivi correspondant ;
- Garantir que le suivi effectué par les techniciens réparateurs :
 - Couvre à la fois les actions et les recommandations listées dans les fiches de retours d'expérience datées du 26 février 2016 et du 11 avril 2016 ;
 - Est traçable en permanence ;
- Lorsque les évaluations des risques sont réalisées : garantir la conformité aux exigences internes du SMS d'Eurotunnel. Eurotunnel doit revoir son processus de gestion des modifications techniques afin de :
 - S'assurer que les équipes responsables des évaluations des risques concernant le matériel roulant aient reçu les formations nécessaires et atteint le niveau de compétence demandé pour l'évaluation du risque ;
 - Décider si les progrès réalisés dans les modifications techniques faites aux vérins de stabilisation des wagons soient conformes aux documents de référence d'Eurotunnel. Vérifier l'efficacité de ces modifications ;

- Effectuer le suivi des actions prévues par le comité de sécurité de la concession (CSC) : s'assurer que les actions décidées lors des réunions du CSC fassent l'objet d'un suivi et/ou qu'un rapport d'avancement soit présenté lors des réunions du CSC, ou que toute autre méthode de pilotage de haut niveau ait été mise en place sans se suffire uniquement d'une déclaration dans SAP.

27. Toutes les recommandations ont été intégrées à un tableau consolidé de suivi des recommandations afin de permettre au CS d'effectuer le suivi et l'analyse de l'avancement d'Eurotunnel dans la mise en œuvre des mesures appropriées visant à se conformer à ces recommandations.

2. Description du traitement des questions juridiques dans les rapports annuels des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure – disponibilité des rapports annuels au 30 juin [conformément à l'article 9 (4) de la Directive concernant la sécurité des chemins de fer]

28. Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont produit un rapport d'activité conformément aux exigences de l'article 9.4 et de l'annexe I de la Directive concernant la sécurité des chemins de fer.

3. Inspections

29. Les activités d'inspection planifiées continuent d'être fondées sur les sujets identifiés par les experts du CS dans leur analyse du SMS d'Eurotunnel et de celui des entreprises ferroviaires. Toutefois, le plan d'inspection conserve une certaine souplesse permettant de traiter les questions soulevées par les activités du tunnel sous la Manche au fil de l'année.

30. Au total, sept rapports d'inspection produits par les inspecteurs du CS ont été transmis aux entreprises en 2018. Ces rapports ont traité des sujets suivants :

- Stratégie et dispositions de contrôle des risques visant à prévenir de potentiels arcs électriques entre les poids-lourds transportés et le système d'alimentation électrique aérien ;
- Agent De Feu (Adf) - le 4 septembre 2017 ;
- Inspection des stations SAFE et des rameaux de pistonement ;
- Inspection de la gestion de la maintenance des TMST existants et ceux dont la durée de vie a été prolongée ;
- Inspection de suivi sur le terminal britannique d'Eurotunnel, de la gestion des risques liés à la présence d'objets en hauteur (détecteurs aériens) ;
- Conformité des opérations de maintenance avec les documents de référence applicables, en particulier ceux sur les voies et la sous-traitance ; et
- Efficacité des dispositions prises par Eurotunnel suite au départ en 2016, de trois navettes fret alors que les portes des wagons chargeurs étaient ouvertes ou les vérins de stabilisation des wagons abaissés.

4. Audits

31. En 2018, Eurotunnel a réalisé 30 audits internes et les trois entreprises ferroviaires ont réalisé un total de 19 audits internes sur des sujets tels que la maintenance des infrastructures et du matériel roulant, le transport des matières dangereuses, la gestion des sous-traitants et la sécurité stratégique.

5. Synthèse des mesures et actions correctives pertinentes (amendement, révocation, suspension, avertissements importants etc.) liées aux aspects de sécurité suite à ces audits/inspections

H – Rapport concernant la mise en œuvre des méthodes de sécurité communes (MSC) pour l'évaluation du risque

32. En 2018, Eurotunnel a signalé que l'installation du câble Eleclink représenterait une modification substantielle et a également réalisé une évaluation des risques au titre des MSC et au regard de sa proposition de remise en place de quatre pagodes sur son parc de wagons de type Arbel et WBN. Eurotunnel a également signalé que les MSC ont été utilisées pour l'évaluation de son programme de rénovation à mi-vie des navettes voyageurs et a identifié plusieurs autres projets signalés comme pouvant constituer une modification substantielle de son système ferroviaire : la réhabilitation à mi-vie des locomotives, les graisseurs de voies, la détection de fumées et de flammes à bord des navettes poids-lourds au moment du départ, l'intégrité au feu des bâtiments du terminal britannique, la gestion de la circulation dans la zone d'accès du terminal britannique (Longport) ainsi que l'étude du système ERTMS (European Rail Traffic Management System).

33. Les trois entreprises ferroviaires ont signalé qu'aucune des modifications envisagées et entreprises ne s'est révélée substantielle au regard des définitions des MSC.

I – Conclusions de la CIG concernant 2018 – Axes prioritaires

34. Le tunnel sous la Manche est extrêmement important. Il est emprunté chaque année entre le Royaume-Uni et la France par plus de vingt millions de voyageurs arrivant par la route et par le rail. Il relie le Royaume-Uni au réseau ferroviaire à grande vitesse du reste de l'Europe. L'exploitation du tunnel sous-marin de 50 km de long n'est pas intégralement conforme à la STI sécurité dans les tunnels ferroviaires et pose des problèmes de sécurité spécifiques, particulièrement en cas d'incendie ou de panne immobilisant les voyageurs pendant des heures. Il est donc totalement justifié qu'une attention particulière soit accordée aux règles de sécurité applicables à la liaison fixe.

35. Voici la liste des prochains sujets prioritaires :

- Poursuite de la revue de l'évaluation de sécurité par Eurotunnel de son projet ElecLink, visant à garantir la sécurité de l'installation et de l'exploitation du câble ;
- Publication et notification, en termes clairs, de toutes les règles techniques, d'exploitation et de sécurité applicables au tunnel sous la Manche, afin de démontrer qu'elles sont alignées avec les directives interopérabilité et les règlements de sécurité ;

- Maintien de l'application au tunnel sous la Manche des textes européens à venir, y compris les exigences de sécurité, d'interopérabilité et d'acceptation croisée ;
- Analyse de la manière dont le quatrième paquet ferroviaire de l'UE devrait être transposé pour le tunnel sous la Manche et des répercussions du BREXIT sur Eurotunnel et les utilisateurs de l'infrastructure ;
- Analyse de l'impact du BREXIT sur l'avenir de la CIG en tant qu'autorité binationale de sécurité et de toute modification structurelle et organisationnelle devant être mise en œuvre ;
- Là où elle est l'autorité compétente et responsable :
 - Revue des demandes d'autorisation pour des nouveaux matériels roulants voyageurs et fret utilisés dans le tunnel, et évaluation, en temps voulu, des demandes de certification des entreprises ferroviaires proposant de nouveaux services dans le tunnel ;
 - Évaluation, en temps voulu, des demandes de nouvelles autorisations de sécurité ou de renouvellements d'autorisations de sécurité et de certificats de sécurité afin de garantir la continuité de l'exploitation du tunnel sous la Manche ;
- Révision et amélioration continues des méthodes employées par la CIG dans ses activités ;
- Préparation à, et traitement des incidents graves liés à la sécurité et à la sûreté, y compris l'exercice annuel de répétition du plan binational d'urgence, qui constitue un cadre de coopération entre les services d'intervention d'urgence des deux pays en cas d'accident ou d'incident survenant dans le tunnel ; et
- Suivi continu des réponses aux recommandations des organismes d'enquête supervisant Eurotunnel (BEA-TT et RAIB) suite à l'incendie à bord d'une navette poids-lourds le 17 janvier 2015.

J - Sources d'information

36. Les sources d'information suivantes ont été utilisées pour la rédaction du présent rapport :

- Rapport annuel d'Eurotunnel concernant l'hygiène et sécurité pour l'année 2018
- Rapport annuel de GB Railfreight concernant l'hygiène et sécurité pour l'année 2018
- Rapport de sécurité annuel d'Eurostar pour l'année 2018
- Rapport de sécurité annuel de DB Cargo pour l'année 2018

K - Annexes

Annexe A : Informations concernant les infrastructures ferroviaires et les entreprises de transport

Annexe B : Structure et relations de la CIG

Annexe C : Données relatives aux indicateurs communs de sécurité (tableau Excel distinct)

Annexe C1 : Incidents liés à la sécurité figurant dans de précédents rapports publiés par le CS

Annexe D : Modifications législatives et réglementaires importantes

Annexe E : Émission des certificats et agréments de sécurité – données numériques

ANNEXE A : Information concernant les infrastructures ferroviaires et les entreprises de transport

A.1. Carte du réseau

Les cartes présentant le plan de masse des terminaux britannique et français et diagramme schématique des tunnels ferroviaires sont présentées à la page suivante, y les deux traversées-jonction.

A.2 Information concernant Eurotunnel, le gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe du tunnel sous la Manche

Nom : Eurotunnel

Adresse : Terminal britannique, Ashford Road, Folkestone, Kent CT18 8XX Royaume Uni

Site internet : www.eurotunnel.com

Lien vers le Document de Référence Réseau :

http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-uk/The-Group/Operations/Railways/DRR_NS_2016_EN_Final1.pdf

Date de début d'activité commerciale : mai 1994

Longueur totale de voies : 159 km de voies principales plus 50 km de voies secondaires

Écartement des voies : UIC

Longueur de voies électrifiées : toutes les voies, principales et secondaires, sont électrifiées

Tension : 25 000 volts en courant alternatif

Total des voies doubles/simples : 100% des voies sont doubles

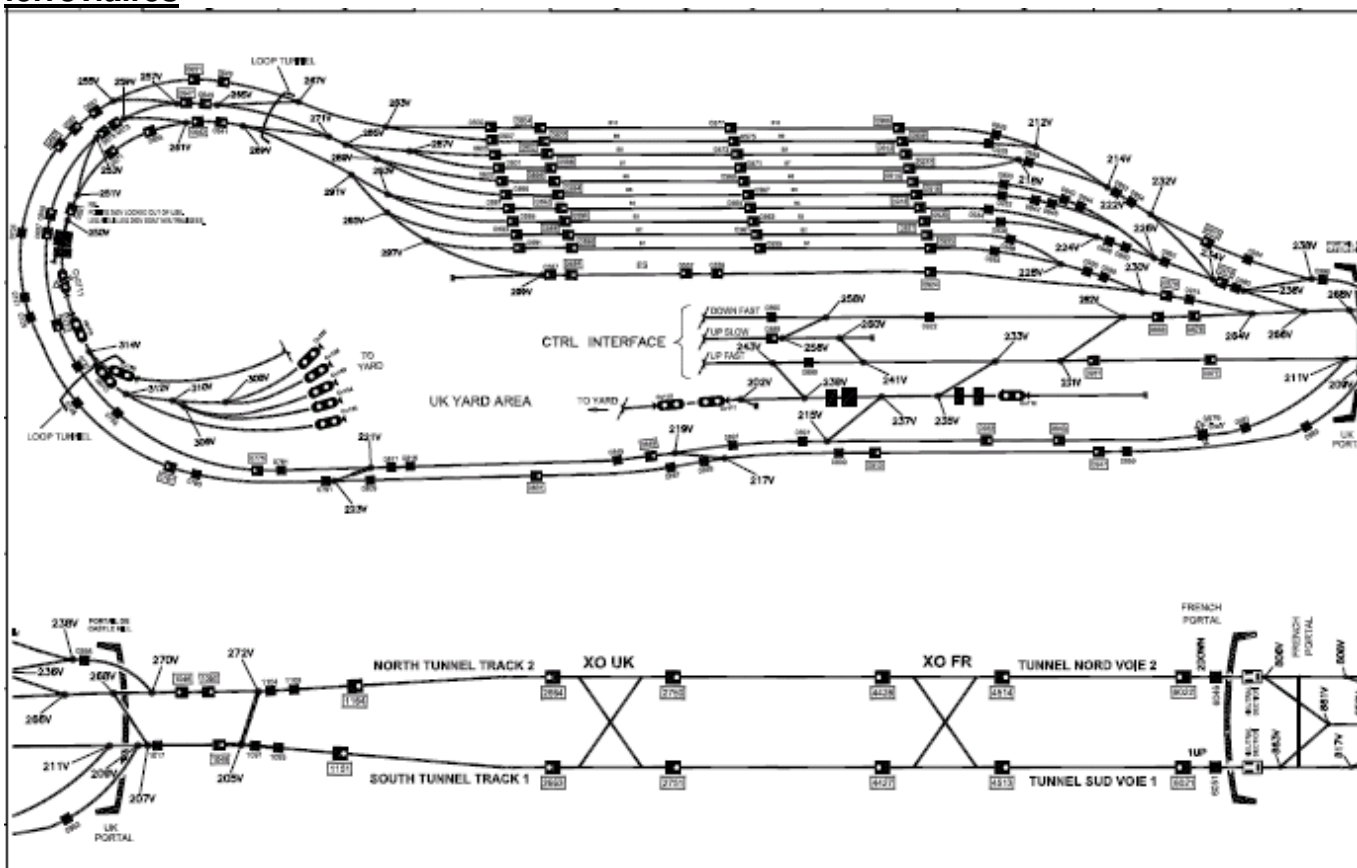
Longueur totale des voies – ligne à grande vitesse : 108 km

Équipement de protection automatique du train utilisé : TVM 430

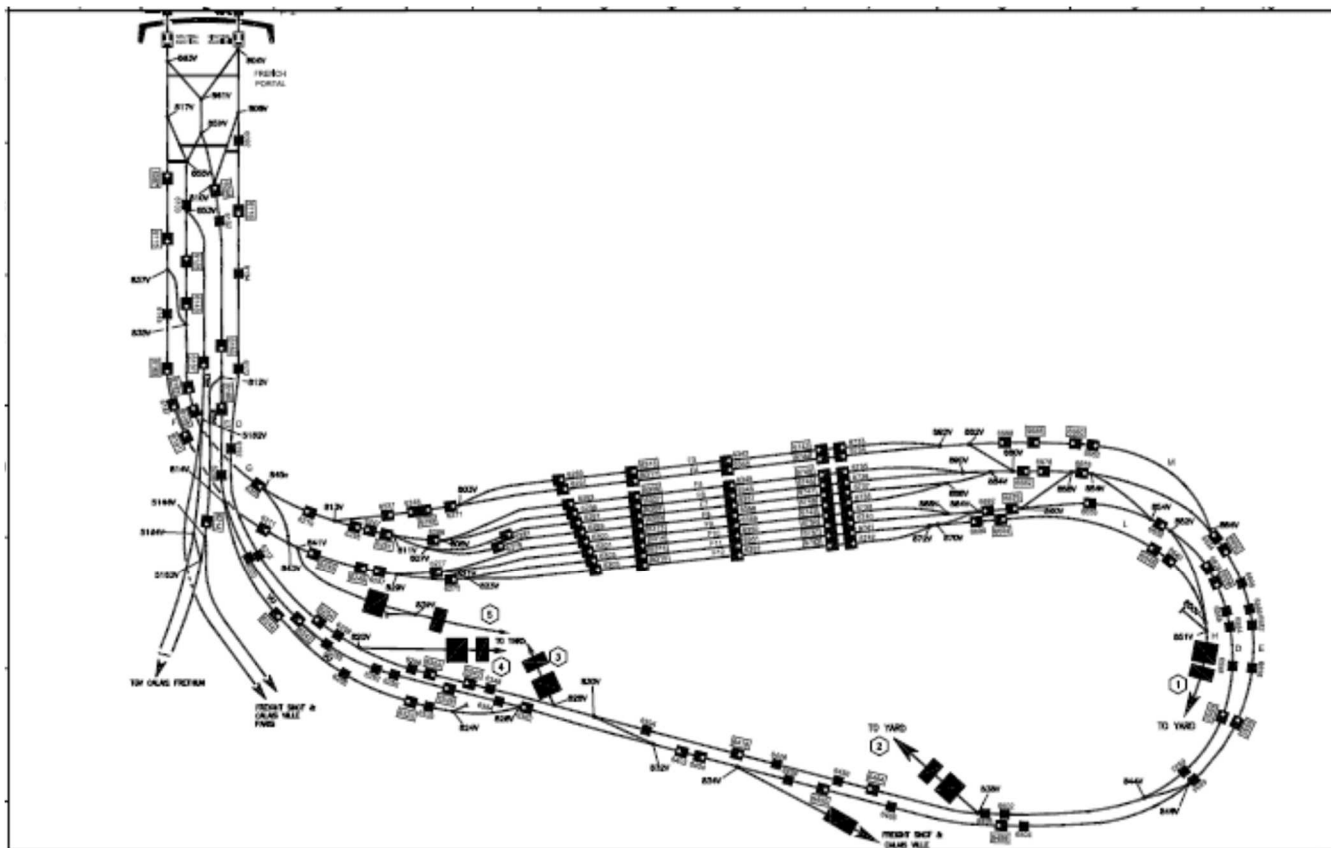
Nombre de passages à niveau : aucun sur les voies principales

Nombre de repères : 655

Carte du réseau présentant le plan de masse du terminal britannique et les tunnels ferroviaires



Plan du réseau présentant le plan de masse du terminal français



A.3 Informations concernant les entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires qui exploitaient des trains dans la liaison fixe en 2014 étaient les suivantes :

Nom : DB Cargo Rail (UK) Limited

Adresse : Lakeside Business Park

Carolina Way

Doncaster

South Yorkshire

DN4 5PN

RU

Site internet : <https://uk.dbcargo.com/rail-uk-en/start/>

Nom : Eurostar International Ltd

Adresse : Times House

Bravingtons Walk

Regent Quarter

London

N1 9AW

RU

Site internet : www.eurostar.com

Nom : GB Railfreight

Adresse : 3rd Floor

55 Old Broad Street

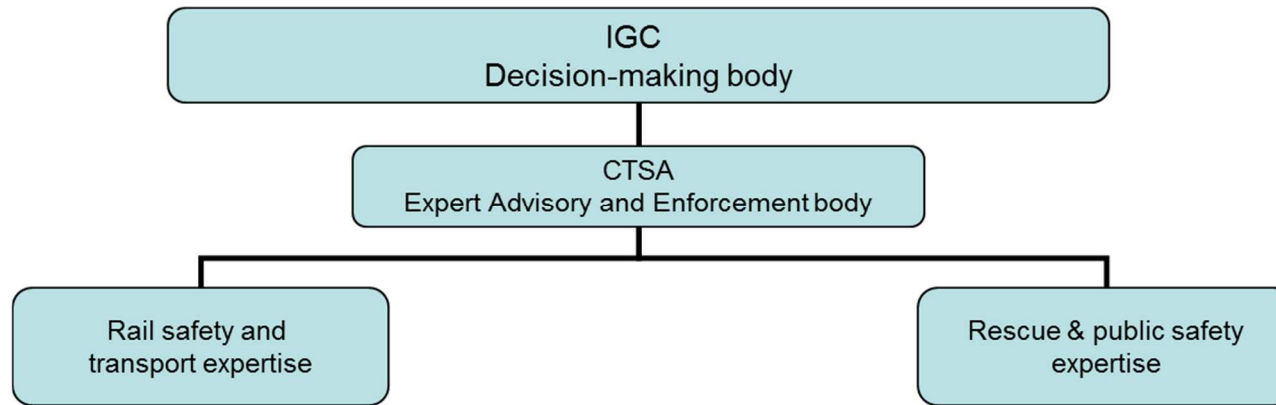
London

EC2M 1RX

RU

Site internet : www.gbrailfreight.com

ANNEXE B : STRUCTURE DE LA CIG ET RELATIONS



Du haut en bas et de gauche à droite : CIG Organisme décisionnaire –Comité de sécurité Organisme expert de conseil et de mise en application Expertise en matière de sécurité des chemins de fer et de transport – Expertise en matière de secours et sécurité civile.

Chaque gouvernement nomme la moitié des membres siégeant à la CIG, qui comprend 14 membres, y compris au moins deux représentants du comité de sécurité au tunnel sous la Manche (CS).

La composition du CS est déterminée en accord avec les deux gouvernements et chaque gouvernement nomme la moitié de ses membres. En 2018, le CS comprenait au total 10 membres et l'appui de plusieurs conseillers, inspecteurs et auditeurs.

ANNEXE C : DONNÉES CONCERNANT LES INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS (ISC)

Les données relatives aux indicateurs de sécurité communs de 2018 sont présentées dans un tableau Excel distinct

ANNEXE D : modifications administratives, réglementaires et législatives importantes

	Référence juridique	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de l'introduction (en spécifiant s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'un amendement à une loi existante)	Description
Législation générale nationale concernant la sécurité des chemins de fer				
Législation concernant l'autorité de sécurité nationale	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Législation concernant les organismes notifiés, les évaluateurs, les organismes tiers d'enregistrement, d'inspection etc.	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements nationaux concernant la sécurité des chemins de fer				
Règlements concernant les méthodes et objectifs nationaux de sécurité	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements concernant les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification sécurité des entreprises ferroviaires	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements concernant les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification sécurité des gestionnaires d'infrastructures	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements concernant les exigences applicables aux détenteurs de wagons	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements concernant les exigences applicables aux organismes chargés de la maintenance	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements concernant les exigences applicables aux ateliers de maintenance	NONE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règlements nationaux de sécurité applicables aux entreprises ferroviaires* et règlements de sécurité applicables aux autres acteurs de l'industrie ferroviaire	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné

Règlements concernant les exigences pour l'autorisation de mise en service et de maintenance des nouveaux matériels roulants ou du matériel roulant modifié de manière substantielle, y compris les règles d'échange de matériel roulant entre les entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences relatives aux procédures de test.	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règles communes d'exploitation applicables au réseau ferroviaire, y compris les règles liées à la signalisation et aux procédures de régulation du trafic	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règles déterminant les exigences applicables aux règles d'exploitation internes supplémentaires (règles d'entreprise) à établir par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règles concernant les exigences applicables aux personnels exécutant des tâches essentielles pour la sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné
Règles concernant les enquêtes d'accidents et d'incidents, y compris les recommandations.	AUCUNE	Non concerné	Non concerné	Non concerné

ANNEXE E : Modification des certificats et agréments de sécurité – données numériques

E.1 Certificats de sécurité au sens de la Directive 2004/49/CE

<p>A. Afin de garantir que les informations dans ERADIS sont à jour, merci de fournir le nombre de certificats existants dans ERADIS en cours de validité à la fin de l'année de déclaration.</p> <p>B. S'assurer que les informations fournies dans ce tableau sont cohérentes avec les informations fournies au chapitre « G. Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure ».</p>	<p>Nombre total de certificats</p>	<p>Nombre total de certificats Partie A dans ERADIS</p>	
<p>E.1.1. Nombre de certificats de sécurité partie A émis au cours de l'année de déclaration et au cours des années précédentes et toujours en cours de validité à la fin de 2018</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	

<p>C. Afin de garantir que les informations dans ERADIS sont à jour, merci de fournir le nombre de certificats existants dans ERADIS en cours de validité à la fin de l'année de déclaration</p> <p>D. S'assurer que les informations fournies dans ce tableau sont cohérentes avec les informations fournies au chapitre « G. Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure ».</p>	<p>Nombre total de certificats</p>	<p>Nombre de certificats Partie B dans ERADIS</p>		
<p>E.1.2. Nombre de certificats de sécurité partie B émis au cours de l'année de déclaration et dans les années précédentes et toujours en cours de validité à la fin de 2018</p>	<p>Nombre de certificats de partie B, pour lesquels une partie A a été émise dans votre État Membre</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	
	<p>Nombre de certificats partie B, pour lesquels une partie A a été émise dans un autre État Membre</p>	<p>3</p>	<p>3</p>	

<p>Merci de fournir les informations concernant les demandes de certificats partie A reçues au cours de l'année de déclaration en cours pour les nouveaux certificats ou les certificats existants devant être renouvelés ou mis à jour/amendés.</p>	<p>A</p>	<p>R</p>	<p>P</p>		
<p>E.1.3. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité partie A soumises par les entreprises ferroviaires en 2018</p>		<p>Nouveaux certificats</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>
		<p>Certificats mis à jour / amendés</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>
		<p>Certificats renouvelés</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>

<p>Merci de fournir les informations concernant les demandes de certificats partie B reçues au cours de l'année de déclaration en cours pour les nouveaux</p>	<p>A</p>	<p>R</p>	<p>P</p>
---	----------	----------	----------

certificats ou des certificats existants devant être renouvelés ou mis à jour / amendés.					
E.1.4. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité partie B soumises par les entreprises ferroviaires en 2018	Si la partie A a été émise dans votre État Membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour /amendés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	Si la partie A a été émise dans un autre État Membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour /amendés	0	0	0
		Certificats renouvelés	1	0	0

A = Demandes acceptées, certificat déjà délivré

R = Demandes rejetées, pas de certificat délivré

P = Le dossier est encore en cours d'examen, pas de certificat délivré à ce stade

Afin de garantir que les informations dans ERADIS sont à jour, merci d'indiquer le nombre de certificats dans ERADIS ayant été révoqués à la fin de l'année de déclaration	Nombre total de certificats révoqués en 2018	Nombre de certificats révoqués dans ERADIS (ayant été révoqués en 2018)
E 1.5 Nombre de certificats partie A révoqués pendant l'année de déclaration en cours	0	0
E 1.6 Nombre de certificats partie B révoqués pendant l'année de déclaration en cours	0	0

E.1.7. Liste des pays où les entreprises ferroviaires demandant un certificat de sécurité de partie B dans votre État Membre ont obtenu un certificat de sécurité partie A.

Nom de l'entreprise ferroviaire	État membre ayant délivré un certificat de sécurité partie A
DB Cargo UK	Royaume-Uni
Eurostar International Ltd	Royaume-Uni
GB Railfreight	Royaume-Uni

E.2. Agréments de sécurité au sens de la Directive 2004/49/CE

Merci de s'assurer que les informations fournies dans ce tableau sont cohérentes avec les informations fournies au chapitre « G. Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure »'	Nombre total d'agréments de sécurité		
--	--------------------------------------	--	--

E.2.1. Nombre d'agrément de sécurité en cours de validité délivrés aux gestionnaires d'infrastructure au cours de l'année de déclaration et dans les années précédentes et toujours valides à la fin de 2018	1		
--	---	--	--

Indication : Merci de fournir des informations concernant les demandes d'agrément de sécurité reçues au cours de l'année de déclaration en cours pour les nouveaux agréments ou les agréments existants devant être renouvelés ou mis à jour / amendés		A	R	P
E.2.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité soumises par les gestionnaires d'infrastructures en 2018	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour / amendés	0	0	0
	Agréments renouvelés	1	0	0

A = Demandes acceptées, agrément déjà délivré

R = Demandes rejetées, pas d'agrément délivré

P = Le dossier est encore en cours d'examen, pas d'agrément délivré à ce stade

E 2.3 Nombre d'agrément de sécurité révoqués au cours de l'année de déclaration en cours	0
--	---

E.3. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie A

		Nouveaux	Mis à jour / amendés	Renouvelés
Temps moyen s'écoulant entre la réception du dossier de demande et la délivrance d'un certificat de sécurité partie A aux entreprises ferroviaires en 2018				
		Non concerné	Non concerné	Non concerné

E.4. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie B

		Nouveaux	Mis à jour / amendés	Renouvelés
Temps moyen s'écoulant entre la réception du dossier de demande et la délivrance d'un certificat de sécurité partie B aux entreprises ferroviaires en 2018	Si la partie A a été émise dans votre État Membre	Non concerné	Non concerné	Non concerné
	Si la partie A a été émise dans un autre État Membre	Non concerné	Non concerné	118

E.5. Aspects procéduraux – Agréments de sécurité

		Nouveaux	Mis à jour /amendés	Renouvelés
Temps moyen s'écoulant entre la réception du dossier de demande et la délivrance d'un agrément de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure en 2018		Non concerné	Non concerné	Non concerné