

**RAPPORT  
DE LA COMMISSION  
INTERGOUVERNEMENTALE  
AU TUNNEL SOUS LA MANCHE  
SUR  
LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE  
EN 2015**

## **Table des matières**

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

## **A – Portée du rapport**

1. Le présent rapport comprend des informations relatives aux activités que la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) exerce en tant qu'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le tunnel sous la Manche) selon les termes de la Directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG se limitent à l'emprise de la liaison fixe telle que décrite dans le traité de Cantorbéry conclu entre le Royaume-Uni et la France ainsi que dans la Concession quadripartite entre les deux gouvernements et les concessionnaires. Le présent rapport traite de la période s'étendant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015.
2. Comme le présent rapport est également disponible en anglais, aucun résumé optionnel n'a été écrit dans cette langue. Une version française du rapport a été préparée et soumise à l'Agence de l'union européenne pour les chemins de fer (l'Agence) en même temps que le document en anglais, puisque la politique de la CIG est de faire en sorte que tous ses documents publics soient disponibles à la fois en anglais et en français. Les lecteurs de la version française qui souhaiteraient consulter le résumé optionnel en anglais sont invités à se référer à la version complète dans cette langue.

## **B. Section préliminaire**

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

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

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

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

**7. Résumé** – Les événements majeurs de 2015 ont été les suivants :

- Suivi des mesures prises par Eurotunnel suite à l'incendie d'une navette fret le 17 janvier 2015. Le Comité de Sécurité a rencontré à deux reprises les bureaux d'enquête BEA-TT et RAIB et a pris connaissance des premières conclusions des enquêteurs, en même temps qu'Eurotunnel, en avance du rapport qui a été publié en 2016 ;

- Préparation de la publication d'une règle nationale pour compléter le cas spécifique figurant à l'article 7.3.2.21 de la STI Loc&Pas<sup>1</sup>, et soumission aux États membres ;
- Suivi des évènements migrants de l'été 2015 (il y a eu trois décès de personnes présentes le long des voies sans autorisation et heurtées par des trains durant la période septembre octobre). Mise en œuvre d'une injonction d'amélioration par l'ORR pour qu'Eurotunnel révise l'analyse de risque des procédures utilisées pour les personnes qui ne sont pas en position de sécurité à bord des trains. Au total, il y a eu 9 décès (tous de migrants) sur la Concession Eurotunnel durant l'année ;
- Autorisation de nouveaux wagons porte-autos Astra rail, le 13 novembre 2015 ;
- Autorisation du nouveau matériel roulant e320 d'Eurostar, fourni par Siemens, délivrée le 19 novembre 2015 ;
- Etude de la modification de la procédure d'évacuation des trains Eurostar pour passer à une évacuation en une seule phase, qui a été testée début 2016.

**8. Analyse des tendances générales** – La CIG et le Comité de Sécurité ont poursuivi leur surveillance du dispositif de gestion de la sécurité d'Eurotunnel ainsi que leur suivi des résultats en matière de sécurité. La plupart des indicateurs de sécurité communs rapportés en détail à l'annexe C restent à zéro. Concernant les événements de sécurité individuels (SPAD (Signals Passed at Danger ou Franchissement intempestif d'un signal d'arrêt), perte de contrôle des aiguillages, détection de freins serrés, non-respect de la signalisation, déversements de carburant et incidents de porte de traversées jonctions), Eurotunnel n'a pu atteindre son taux cible de 270 incidents, il était à 334 à la fin du mois de décembre. Cet indicateur a été fortement impacté par les intrusions de migrants.

Le taux de fréquence des événements de sécurité collective (freinage d'urgence en raison de patinage ou d'activation automatique et arrêts dans le tunnel pendant plus de 30 minutes) n'a pas non plus atteint son objectif de 75 incidents. Il était à 98 à la fin du mois de décembre. Cet indicateur a été lui aussi fortement impacté par les intrusions de migrants.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1302/2014 du 18 novembre 2014 de la Commission concernant la 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

## **C – Organisation**

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

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

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

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

## D. Évolution de la sécurité ferroviaire

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

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

Accidents/précuseurs d'accidents qui ont déclenché la mesure			Mesure de sécurité décidée
Date	Lieu	Description de l'événement	
Janvier 2015	Concession Eurotunnel	Incendie à bord d'un train causé par contact entre la caténaire et une antenne de camion	Changement de procédure opérationnelle en cas de disjonction caténaire-

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

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

### D 2 – Analyses détaillées des tendances

13. Très peu de précurseurs (incidents qui auraient pu conduire à un accident) se sont produits dans le tunnel sous la Manche. La CIG et le Comité de Sécurité n'ont pas procédé à une "analyse détaillée des tendances" par rapport aux ISC (indicateurs de sécurité communs) car au vu de ce faible nombre ce ne serait pas une méthode utile ni proportionnée de nature à apporter des informations significatives sur la performance de sécurité. En 2015, il y a eu 12 rails cassés et trois SPAD. Ci-dessous, un bilan des précurseurs ISC qui se sont produits permet une comparaison avec les incidents de l'année précédente :

	2014	2015
Nombre total de précurseurs	14	18
Nombre total de ruptures de rail	9	12
Nombre total de gauchissements de la voie	0	0
Nombre total de pannes de	0	0

signalisation		
Nombre total de SPAD	5	3
Nombre total de ruptures de roues sur du matériel roulant en service	0	0
Nombre total d'essieux cassés sur du matériel roulant en service	0	0

**14. Indicateurs de sécurité communs (ISC/CSI)** – Les données détaillées concernant les ISC tels que définis dans la directive 2009/149/CE (modifiant la directive 2004/49/CE en ce qui concerne les ISC et les méthodes communes de calcul du coût des accidents) se trouvent à l'annexe C. Il est à noter que la CIG et le Comité de Sécurité reçoivent d'Euroligne et des entreprises ferroviaires une quantité importante de données plus riches et plus utiles, qui les aident à développer leur approche réglementaire et leur activité de supervision (et qui aident aussi les parties prenantes à comprendre la performance des systèmes de gestion de la sécurité). Toutefois, cette information utile et intéressante est à l'extérieur du compte-rendu des ISC.

### D 3 – Résultats des recommandations de sécurité

**15.** Aucune recommandation de sécurité n'a été émise ou n'a exigé de réponse en 2015. Le rapport du BEA-TT sur l'incendie du 17 janvier 2015 était attendu pour début 2016 et a été publié en mai 2016.

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

**16. Règlement relatif à la sécurité de la liaison fixe transmanche** – Aucun nouveau règlement n'a été publié pour le tunnel sous la Manche en 2015.

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

**Examen des règles de sécurité spécifiques aux trains transitant par le tunnel**  
– La CIG a continué à avancer dans la révision des règles techniques et de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers transitant par le tunnel, débutée en 2009 et inspirée par l'avis technique de l'Agence publié en mars 2011. La CIG avait déjà abrogé certaines règles qui ont été jugées inutiles ou obsolètes suite à la poursuite du développement des STI relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (STI STF) et aux locomotives et au matériel roulant voyageurs (STI LOC&PAS). En 2015, la CIG a proposé aux États membres de notifier une règle nationale relative au cas spécifique figurant à l'article 7.3.2.21 de la STI Loc&Pas.

**Discussions avec les entreprises ferroviaires et les constructeurs de matériel roulant** - Au cours de l'année, la CIG et le Comité de Sécurité ont

continué à avoir des discussions avec les entreprises ferroviaires et constructeurs de matériel roulant au sujet des exigences qu'ils doivent respecter pour obtenir l'autorisation technique permettant d'utiliser le tunnel. La CIG a aussi tenu un séminaire avec les opérateurs actuels et les opérateurs potentiels, les constructeurs et les syndicats pour communiquer, examiner et recueillir les informations sur les questions réglementaires en cours.

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

Néanmoins, la CIG et le Comité de Sécurité ont continué à prendre part activement au travail de l'Agence. Ses représentants ont assisté à toutes les réunions du réseau des autorités nationales de sécurité de l'Agence et des groupes de travail traitant des règles nationales et de la reconnaissance mutuelle.

## **F – Évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité**

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

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

## **G – Surveillance des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d’infrastructure**

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

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

### **1.1 Audits/Inspections/Contrôles**

21. Le programme d'inspection et d'audit annuel du Comité de Sécurité est établi de manière à tenir compte des éléments-clés inclus dans les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) d'Europass et des entreprises ferroviaires autorisées pour le tunnel sous la Manche. L'agrément de sécurité d'Europass a été renouvelé le 6 avril 2014. En 2015, la CIG a révisé sa stratégie de surveillance pour se concentrer sur l'efficacité des SGS étant utilisés par les opérateurs du tunnel sous la Manche :

- en vérifiant que les entreprises du tunnel sous la Manche ont une compréhension suffisante des risques et la capacité de gestion de la sécurité pour contrôler ces risques. Cet objectif sera atteint :
  - par l'évaluation de la soumission écrite de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure pour le tunnel,
  - par l'évaluation des soumissions écrites des certificats de sécurité de toute entreprise ferroviaire qui utilise le tunnel,
  - par l'évaluation des soumissions de tout changement significatif,
  - par des examens réguliers.
- en vérifiant que les entreprises utilisant le tunnel exploitent les systèmes de gestion de la sécurité qu'elles ont décrits dans leurs autorisations ou certificats, et qu'elles ont un contrôle adéquat au jour le jour de la gestion des risques.

22. Les méthodes de surveillance suivantes ont été utilisées en 2015 :

- Inspections d'Euroligne et des entreprises ferroviaires (une liste des sujets traités figure ci-dessous) ;
- Flux d'information – rapports réguliers d'Euroligne tels que les rapports journaliers de l'Operations Duty Manager (ODM); résumés mensuels des incidents et performance de sécurité, comptes-rendus du Comité de Sécurité Concession, Operating Performance reports etc ;
- Informations obtenues à partir des enquêtes sur les incidents et accidents ;
- Rapports d'audit (internes et externes) ;
- Réunions ad hoc entre Euroligne et les experts du Comité de Sécurité ;
- Réunions avec les entreprises ferroviaires ;
- Informations d'Euroligne concernant son interface avec les entreprises ferroviaires et sa gestion des changements.

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

23. Les inspections effectuées au cours de l'année ont donné lieu aux recommandations suivantes, qui ont été officiellement communiquées à Euroligne (et le cas échéant aux entreprises ferroviaires) par le Comité de Sécurité :

- Les attributions des représentants de sécurité dans les enquêtes relatives aux accidents et aux incidents devraient être étendues afin de veiller à ce qu'ils soient impliqués le cas échéant ;
- Lorsque le sous-traitant de la FLOR France s'appuie sur les compétences acquises en tant que sapeurs-pompiers volontaires au SDIS 59 ou 62, l'entreprise doit posséder un système permettant de vérifier le maintien permanent des compétences. Celui-ci doit comporter une évaluation permettant de vérifier que les agents possèdent toutes les compétences requises ;
- Il devrait y avoir des dispositions en place pour que le sous-traitant de la FLOR France puisse confirmer que ses agents continuent d'être pompiers volontaires. Cela devrait faire partie d'un processus d'évaluation annuel ;
- La procédure Euroligne pour Salamandre/SAFE ORE 0006 doit être renforcée et suivie afin d'assurer la cohérence entre les deux FLOR et de garantir que le système est appliqué comme prévu ;
- Euroligne doit vérifier que toutes les civières fournies comme équipement de levage sont soumises à des essais et des examens réglementaires conformément aux dispositions réglementaires et que les certificats correspondants sont disponibles ;
- Une installation de sécurité (coupure caténaire à quai) a été mise en service alors que les documents destinés aux opérateurs ne sont pas encore validés (OTI 1442). Risque : incidents liés à une documentation non conforme ;
- Contrairement au paragraphe 3.1 du document SAFD 0206 Rev 6 « guide d'utilisation pour la classification d'un document lié à la sécurité ferroviaire », les documents de maintenance ne sont pas classés « S ». Contrairement au document NTDT 0322 rev2 « gestion des imprimés vierges – formulaires », des IMPR sont utilisé comme document de maintenance et ne sont pas des imprimés vierges. Risque : Application de documents de maintenance non appropriés.

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

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

25. Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont fait rapport de leurs activités en conformité avec les exigences de l'article 9.4 et de l'annexe I de la directive de sécurité ferroviaire.

**3. Inspections**

26. L'activité d'inspection planifiée a continué à se fonder sur les domaines identifiés par les experts du Comité de Sécurité au cours de leur analyse du SGS d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires. Toutefois, le plan d'inspection prévoit une certaine souplesse pour répondre à des préoccupations révélées par les activités du tunnel sous la Manche au cours de l'année.

27. Au total, 7 rapports d'inspections, effectuées par les experts du Comité de Sécurité, ont été transmis en 2015 aux entreprises. Ils portaient sur les sujets suivants :

- Examen du rôle et des responsabilités des agents de feu (ADF), de leur formation et toutes les avancées techniques dans leur équipement ;
- Inspection des stations SAFE (maintenance, tests spécifiques du contrôle commande, mise à la terre, ...) ;
- Projet de rénovation des automates programmables (PLC) ;
- Culture de la sécurité ;
- Inspection Agent de Feu sur le terminal britannique ;
- Gestion des défauts de rails : rails cassés ;
- Inspection de la FLOR France.

**4. Audits**

28. En 2015, Eurotunnel a effectué 27 audits internes, alors que les trois entreprises ferroviaires ont entrepris au total 18 audits internes, sur des sujets tels que la gestion des compétences, la maintenance des véhicules utilisés en tunnel, les circulations ferroviaires.

29. Au nom de la CIG, l'autorité nationale de sécurité française, l'EPSF, a entrepris un audit de la gestion documentaire par Eurotunnel.

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

30. Globalement, le programme d'inspection pour 2015 et les autres activités de surveillance et de contrôle menées au cours de l'année ont fourni des données suffisantes pour conclure que, même si la vigilance doit s'exercer constamment,

l'exploitation de la liaison fixe a continué d'être raisonnablement sûre. L'injonction d'amélioration émise a conduit à améliorer l'analyse de risque pour les personnes qui ne sont pas en position sûre sur les trains.

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

31 En 2015, les entreprises ferroviaires ont procédé à des changements qu'elles ont évalués conformément au critère de substantialité et jugés non substantiels. La MSC n'a par conséquent pas été utilisée en 2015.

## **I – Conclusions de la CIG à propos de l'année 2015 – Priorités**

32. Le tunnel sous la Manche est d'une immense importance. Il est utilisé chaque année par plus de vingt millions de passagers routiers et ferroviaires entre la Grande-Bretagne et la France et il relie la Grande-Bretagne au réseau de lignes à grande vitesse du reste de l'Europe. L'exploitation de ce tunnel sous-marin de 50 kilomètres de long ne répondant pas entièrement à la STI Sécurité dans les tunnels ferroviaires pose des problèmes de sécurité spécifiques, notamment en cas d'incendie ou de panne immobilisant les passagers pendant de longues heures. Il est donc pleinement justifié qu'une attention particulière soit portée aux règles de sécurité qui s'appliquent à la liaison fixe.

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

- la publication et la notification en termes clairs de toutes les règles techniques et de sécurité applicables au tunnel, de façon à pouvoir montrer qu'elles sont alignées sur les directives d'interopérabilité et de sécurité en vigueur ;
- l'application continue au tunnel sous la Manche du droit européen existant et nouveau, y compris les exigences relatives à la sécurité, l'interopérabilité et la reconnaissance mutuelle ;
- La validation de la nouvelle procédure d'évacuation sur la base de l'étude réalisée en 2015 et de l'exercice qui sera organisé début 2016 ;
- l'examen des demandes d'autorisation de nouveaux matériels roulants passagers et de fret pour l'utilisation dans le tunnel et l'évaluation en temps opportun des demandes de certification des entreprises ferroviaires proposant de lancer de nouveaux services dans le tunnel ;
- l'amélioration continue des méthodes utilisées par la CIG dans ses tâches de certification et d'autorisation ;
- la préparation du traitement des incidents graves de sûreté et de sécurité, notamment par la répétition annuelle du plan d'urgence binational, qui est le cadre de coopération des services d'urgence des deux pays en cas d'accident ou d'incident dans le tunnel ;
- le suivi de la réponse d'Euroltunnel aux recommandations des organismes d'enquête (BEA-TT et RAIB) à la suite de l'incendie d'une navette poids lourds le 17 janvier 2015.

## **J – Source des informations**

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

- Rapport annuel d'Europass sur la santé et la sécurité pour l'année 2015
- Rapport annuel de GB Railfreight sur la sécurité pour 2015
- Rapport annuel d'Eurostar sur la sécurité pour 2015
- Rapport annuel de DB Schenker sur la sécurité pour 2015

## **K - Annexes**

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

ANNEXE B : Structure et relations de la CIG.

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

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

ANNEXE D : Principaux changements législatifs et réglementaires.

ANNEXE E : Délivrance des certifications et autorisations – données chiffrées.

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

### **A.1 Plan du réseau**

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

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

**Nom :** Eurotunnel

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

**Site web :** [www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com)

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

**[http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-fr/Le\\_Groupe/Profil/Notre-Metier/NetworkStatement2013FR.pdf](http://www.eurotunnelgroup.com/uploadedFiles/assets-fr/Le_Groupe/Profil/Notre-Metier/NetworkStatement2013FR.pdf)**

**Date de début d'activité commerciale :** mai 1994 ;

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

**Écartement de voie :** standard UIC ;

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

**Tension :** 25 000 volts, courant alternatif ;

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

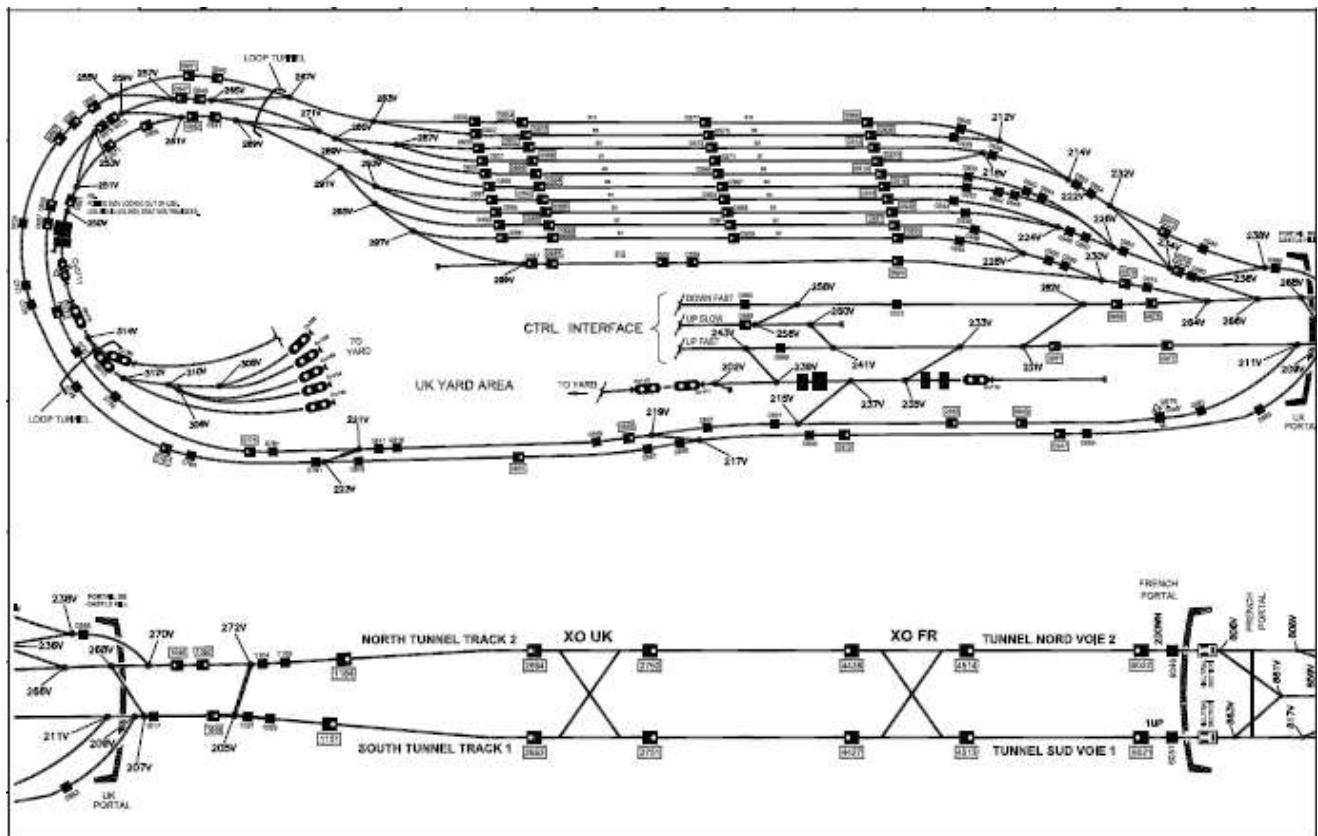
**Longueur totale de lignes à grande vitesse :** 108 km ;

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

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

**Nombre de signaux :** 655.

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



### **A.3 Informations relatives aux entreprises de transport ferroviaire**

Les entreprises de transport ferroviaire qui ont utilisé la liaison fixe en 2014 sont les suivantes :

**Nom :** DB Schenker Rail (UK) Ltd

**Adresse :** Lakeside Business Park

Carolina Way

Doncaster

South Yorkshire

DN4 5PN

Royaume-Uni

**Site web :** [www.rail.dbschenker.co.uk](http://www.rail.dbschenker.co.uk)

---

**Nom :** Eurostar International Ltd

**Adresse :** Times House

Bravingtons Walk

Regent Quarter

London

N1 9AW

**Site web :** [www.eurostar.com](http://www.eurostar.com)

---

**Nom:** GB Railfreight

**Adresse:** 3rd Floor

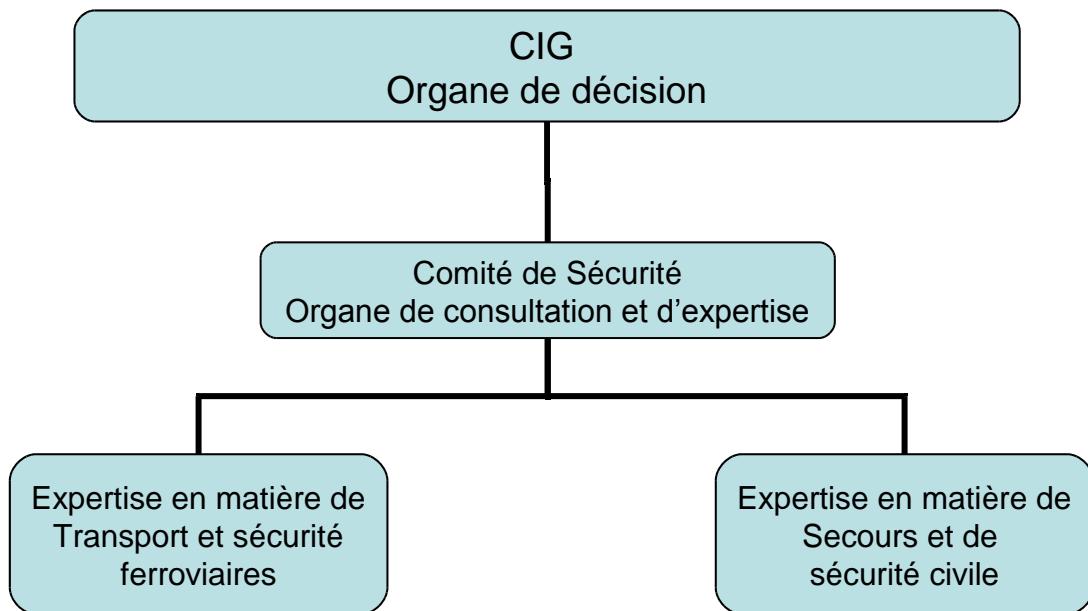
55 Old Broad Street

London

EC2M 1RX

**Site web :** [www.gbrailfreight.com](http://www.gbrailfreight.com)

## **ANNEXE B : STRUCTURE ET RELATIONS DE LA CIG**



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

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

#### **ANNEXE C : CHIFFRES DES INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS**

Les chiffres des indicateurs de sécurité communs pour l'année 2014, sont présentés dans un fichier « Excel » distinct.

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

	Référence juridique ou code Notif-IT	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de l'introduction (Précisez aussi s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
<b>Législation nationale générale sur la sécurité ferroviaire</b>				
Législation relative à l'autorité de sécurité nationale	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Législation relative aux organismes notifiés, contrôleurs, organismes tiers pour l'enregistrement, l'inspection, etc.	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
<b>Règles nationales relatives à la sécurité ferroviaire</b>				
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des EF	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des GI	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux détenteurs de wagons	AUCUNE	N/A	N/A	N/A
Règles concernant les exigences applicables aux entités chargées de l'entretien	AUCUNE	N/A	N/A	N/A

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

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

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

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

A. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence.	Nombre total de certificats	Nombre de certificats Partie A dans ERADIS	
B. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».			
E.1.1. Nombre de certificats de sécurité Partie A délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2015	0	0	
C. Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS qui étaient valables à la fin de l'année de référence	Nombre total de certificats	Nombre de certificats Partie B dans ERADIS	
D. Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».			
E.1.2. Nombre de certificats de sécurité Partie B délivrés au cours de l'année de référence et des années précédentes encore valables à la fin de l'année 2015	Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre  Nombre de certificats Partie B dont la Partie A a été délivrée dans un autre État membre	0  3	0  3

Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie A reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés	A	R	P
E.1.3. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie A</b> présentées par des entreprises ferroviaires en 2015	Nouveaux certificats	0	0
	Certificats mis à jour/modifiés	0	0
	Certificats renouvelés	0	0

Veuillez fournir des informations sur les demandes de certificats Partie B reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux certificats ou des certificats existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés	A	R	P
E.1.4. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie B</b> présentées par des entreprises ferroviaires en 2015	dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre	Nouveaux certificats	0
	Certificats mis à jour/modifiés	0	
	Certificats renouvelés	0	
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0
	Certificats mis à jour/modifiés	0	
	Certificats renouvelés	0	

A = demande acceptée; le certificat est déjà délivré

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

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

Afin de garantir que les informations sur ERADIS soient à jour, veuillez donner le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS et retirés à la fin de l'année de référence	Nombre total de certificats retirés en 2015	Nombre de certificats retirés d'ERADIS (dont le retrait a eu lieu en 2015)
E 1.5 Nombre de certificats Partie A retirés au cours de l'année de référence	0	0
E 1.6 Nombre de certificats Partie B retirés au cours de l'année de référence	0	0

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

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

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

Veuillez vous assurer que les informations contenues dans ce tableau sont conformes à celles contenues à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure».	Nombre total d'agréments de sécurité		
E.2.1. Nombre d'agréments de sécurité valables délivrés à des gestionnaires de l'infrastructure au cours de l'année de référence et des années précédentes et valables à la fin de l'année 2015	1		

Aide: Veuillez fournir des informations sur les demandes d'agrément de sécurité reçues au cours de l'année de référence pour de nouveaux agréments ou pour des agréments existants qui doivent être renouvelés, mis à jour ou modifiés.	A	R	P
E.2.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité présentées par des gestionnaires de l'infrastructure en 2015	Nouveaux agréments	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0
	Agréments renouvelés	0	0

A = demande acceptée; l'agrément est déjà délivré

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

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

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

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

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité <b>Partie A</b> en 2015 pour les entreprises ferroviaires		N/A	N/A	N/A

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

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un certificat de sécurité <b>Partie B</b> en 2015 pour les entreprises ferroviaires	dont la partie A a été délivrée dans votre État membre	N/A	N/A	N/A
	dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	N/A	N/A	N/A

### E.5. Aspects de procédure – Agréments de sécurité

		Nouveau	Mis à jour/modifié	Renouvelé
Délai moyen entre la réception de la demande dûment complétée et la délivrance d'un agrément de sécurité en 2015 pour les GI		N/A	N/A	N/A