

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
INTERGOUVERNEMENTALE AU  
TUNNEL SOUS LA MANCHE  
CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA  
LIAISON FIXE TRANSMANCHE EN 2019**

## **Table des matières**

A. Portée du rapport

B. Préambule

C. Organisation

D. Évolution de la sécurité ferroviaire

E. Modifications importantes apportées aux dispositions législatives, réglementaires et administratives

F. Modification des certificats et des agréments de sécurité

G. Supervision des entreprises ferroviaires et des gestionnaire d'infrastructure

H. Rapport sur la mise en œuvre de la MSC dans l'évaluation et l'appréciation des risques

I. Conclusions de l'ANS sur l'année du rapport

J. Origine des informations

K. Annexes

Annexe A: Informations sur les infrastructure ferroviaires et les entreprises de transport

Annexe B: Organigramme et relations de la CIG

Annexe C: Données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC) – Définitions appliquées

Annexe D: Modifications majeures de la législation et la réglementation

Annexe E: Délivrance des certificats et agréments de sécurité – données chiffrées

## **A – Portée du rapport**

1. Le présent rapport comporte des informations relatives aux activités que la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) exerce en sa qualité d'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le tunnel sous la Manche) selon les termes de la directive européenne sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG s'exercent uniquement dans les limites de la liaison fixe telles que décrites par le traité de Cantorbéry<sup>1</sup> conclu entre la France et le Royaume-Uni et par l'accord de concession quadripartite<sup>2</sup> entre les deux gouvernements et les concessionnaires datant de 1986. Le présent rapport traite de la période entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2019.
2. Une version anglaise de ce rapport a également été préparée et transmise à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (l'Agence) en même temps que le document en français, puisque la politique de la CIG consiste à mettre à disposition une version en anglais et une version en français de tous les documents disponibles dans le domaine public.

---

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

<sup>2</sup> Disponible sur le site de la CIG à l'adresse <https://www.cigtunnelmanche.fr/Textes-fondamentaux,8.html?lang=fr>

## **B. Préambule**

3. **Introduction** — La directive européenne sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2016/798/UE) comporte une clause relative à un organisme binational chargé par les États membres de garantir un régime unifié de sécurité pour les infrastructures transfrontalières spécialisées. Ce dit organisme assure alors les fonctions « d'autorité de sécurité » (ANS). Cette clause a été appliquée à la liaison fixe transmanche, la France et le Royaume Uni convenant que la CIG serait cette « autorité de sécurité ». Le présent rapport est rédigé conformément à l'article 19 de la directive. Il se conforme autant que faire se peut au modèle établi et aux orientations publiées par l'Agence dont l'objectif est de fournir une structure et une table d'éléments communs à suivre pour ce type de rapport. Le rapport est transmis à l'Agence ainsi que l'exige la directive.
4. **À propos de l'infrastructure ferroviaire** — L'infrastructure ferroviaire du tunnel sous la Manche comprend une liaison ferroviaire constituée de deux tunnels ferroviaires monovoie reliant Fréthun dans le Pas-de-Calais, France, à Cheriton dans le Kent, Angleterre, ainsi que des terminaux situés chacun à une extrémité. Les terminaux comprennent : les lignes à grande vitesse reliant le tunnel aux réseaux ferroviaires nationaux français et britannique, les boucles ferroviaires et les quais de chargement et déchargement des navettes passagers et des navettes fret, les dépôts et installations de maintenance ainsi que les voies ferrées les reliant au reste de l'infrastructure.
5. **Gestionnaire d'infrastructure – l'annexe A** présente une carte du réseau et des informations sur Eurotunnel, gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe.
6. **Entreprises ferroviaires** – Les entreprises de transport ferroviaire suivantes ont fait circuler des trains dans le tunnel sous la Manche au cours de la période traitée par le présent rapport : DB Cargo (UK) Ltd, Eurostar International Ltd et GB Railfreight Limited. Les adresses et sites internet de ces entreprises ferroviaires figurent à **l'annexe A.3**. Les rapports annuels des autorités de sécurité française et britannique apportent de plus amples informations les concernant.
7. **Synthèse** — les événements majeurs de l'année 2019 ont été les suivants :
  - poursuite des travaux du groupe de travail dédié qui révise et assure la surveillance des mesures prises par Eurotunnel et ElecLink pour leur gestion de l'installation en sécurité d'un câble électrique à haute tension dans le tunnel, conformément aux exigences fixées par la CIG dans l'agrément préalable accordé le 7 février 2014 à ce projet. L'agrément a été suspendu par la CIG le 18 octobre 2017 et n'a pas encore été rétabli, et Eurotunnel a reçu une instruction en juillet 2018 interdisant le tirage du câble avant le rétablissement de l'agrément de la CIG.

En février 2019, Eurotunnel a soumis un dossier de sécurité à l'appui de ce projet. Suite à la revue effectuée par le Comité de sécurité au tunnel sous la Manche (CS) et ses experts, Eurotunnel a été informé des preuves complémentaires étaient nécessaires, nécessaires afin de pouvoir livrer une évaluation de sécurité adéquate, répondant aux exigences du règlement

n°402/2013 relatif à l'appréciation et à l'évaluation des risques liés à ce changement ; un nouveau dossier a été soumis par l'entreprise le 21 novembre 2019, actuellement en cours d'instruction par le CS. Afin de pouvoir rétablir l'agrément, à la fin de l'année 2019, la CIG travaillait étroitement avec Eurotunnel et des experts tiers pour résoudre plusieurs questions de sécurité non réglées.

- poursuite de la surveillance par le CS des mesures prises par Eurotunnel principalement, pour répondre aux recommandations émises dans trois rapports concernant l'incendie à bord d'une navette fret Arbel le 17 janvier 2015 : (1) le rapport de l'organisme national d'enquête (ONE) publié le 5 mai 2016 par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) et le *Rail Accident Investigation Branch* (RAIB), (2) le rapport sur la gestion de perturbations dans le tunnel sous la Manche, commandé par la CIG à Messieurs Claude Gressier et Chris Gibb, et (3) la revue des lutttes incendie commandité par la CIG et réalisée par les experts incendie et secours du CS.
- poursuite de la surveillance de la réponse d'Eurotunnel à la recommandation concernant la « gestion des risques liés aux objets situés en hauteur », émanant du rapport 2016 de l'organisme national d'enquête (ONE) sur l'incendie du 17 janvier 2015 dans le tunnel sous la Manche. La recommandation suggérait la réinstallation des pagodes qui avaient été démontées des wagons ou l'étude de mesures alternatives d'atténuation afin de réduire le risque d'un contact entre des objets situés en hauteur et l'infrastructure du tunnel. En 2018, Eurotunnel avait informé la CIG de son intention d'installer quatre pagodes sur tous les wagons porteurs des navettes fret. La CIG a donc émis le 20 février 2019 une lettre de non-objection concernant l'exploitation par Eurotunnel de son parc de wagons Arbel et WBN équipés de quatre pagodes. Les travaux d'installation devraient se terminer mi-2021. Durant la période intermédiaire, la CIG a exigé qu'Eurotunnel maintienne les mesures complémentaires d'atténuation des risques déjà mises en œuvre jusqu'à ce que la preuve soit fournie que les risques actuellement traités par ces mesures demeurent efficaces à un niveau acceptable grâce à l'installation de quatre pagodes par wagon. La CIG continue d'assurer un suivi attentif de la mise en œuvre de ces mesures.
- clôture de l'analyse du système de gestion de la sécurité d'Eurotunnel (SGS) et délivrance le 28 mars 2019 d'un renouvellement pour cinq ans, de son agrément de sécurité,
- délivrance le 20 février 2019 par la CIG, du premier agrément pour la mise en service et l'exploitation des installations GSM-R portatives dans les cabines des locomotives Brush et Krupp d'Eurotunnel,
- demande de la CIG au Comité binational économique (CBE) en décembre 2019, de travailler avec Eurotunnel à une étude visant à mieux comprendre comment le gestionnaire d'infrastructure gère les actifs de la liaison fixe,
- enfin, communication à Eurotunnel le 2 mai 2019, de deux avis d'exécution concernant d'une part l'absence d'une évaluation des risques créés par les moyens de transport sur le lieu de travail (contrevenant à la réglementation de 1999 sur la gestion de l'hygiène et la sécurité au travail) et d'autre part, l'approche insuffisante de l'entreprise en matière d'organisation de plans de

circulation (contrevenant à la réglementation de 1999 sur l'hygiène, la sécurité et le bien-être sur le lieu de travail). Ces avis ont été émis par l'organisme britannique *Office of Rail and Road* (ORR), avec le plein accord du CS. Ces avis ont été ensuite pris en compte par Eurotunnel en avril 2020 à l'entière satisfaction de l'ORR.

8. **Analyse des tendances générales** — en plus de la clôture de l'analyse du SGS d'Eurotunnel pour l'obtention de son nouvel agrément de gestionnaire d'infrastructure, la CIG et le Comité de Sécurité ont poursuivi leur surveillance de ces dispositions de gestion de la sécurité 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.

L'indicateur interne d'Eurotunnel sur la sécurité individuelle des passagers analyse les événements susceptibles d'affecter un petit nombre de personnes et surveille des points tels que le freinage d'urgence en raison d'un patinage des roues ou le déclenchement automatique avec arrêt en tunnel de plus de 30 minutes. La valeur de cet indicateur était de 234 en décembre 2019, ce qui est en deçà de l'objectif de 270 que s'était fixé Eurotunnel. Le résultat comparable en 2018 était de 262. L'indicateur de sécurité collective des passagers analyse les événements susceptibles d'affecter la sécurité d'un grand nombre de personnes en impliquant un train dans un incident mettant en danger le train lui-même ; il couvre des points tels que les quasi-accidents, le franchissement non-règlementaire d'un signal d'arrêt (SPAD), le décontrôle des aiguilles, la détection de freins bloqués, le freinage d'urgence, les arrêts en tunnel, le non-respect de la signalisation, l'épandage de carburant, les incidents de portes de traversées-jonctions et les défaillances majeures d'équipements de voie. La valeur de cet indicateur était de 74 en décembre 2019, comparé au chiffre de 80 en 2018. Cette valeur 2019 était légèrement en deçà de l'objectif ciblé fixé à 75. Le CS continue d'encourager Eurotunnel à améliorer en permanence son approche du contrôle des performances de son système de gestion de la sécurité, en collaborant et en effectuant des analyses comparatives avec d'autres organisations et opérateurs du secteur ferroviaire.

## C - Organisation

9. La CIG a été mise en place par le traité de Cantorbéry signé le 12 février 1986, pour suivre au nom des gouvernements de la République française et du Royaume-Uni et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe. Depuis 2007, la directive 2004/49 transposée via le règlement binational de sécurité attribue à la CIG le statut d'Autorité de Sécurité. 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 mis en place le Comité de sécurité au tunnel sous la Manche (CS), 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 s'assurer de la conformité de la réglementation et des pratiques de sécurité applicables à la liaison fixe, avec la réglementation nationale, binationale et internationale, de faire respecter cette réglementation et d'effectuer le suivi de sa mise en œuvre, d'étudier tous les rapports d'incidents impactant la sécurité, de réaliser des enquêtes et de transmettre ses rapports à la CIG.
11. Les secrétariats français et britannique sont responsables de la rédaction et de la mise en œuvre des décisions prises par la CIG et par le CS.
12. Un organigramme de la CIG et de ses relations avec d'autres organisations figure en **annexe B**.

## D. Évolution de la sécurité ferroviaire

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

**Tableau D.1.1 - Mesures de sécurité prises à la suite d'accidents / précurseurs d'accidents**

| Accidents / précurseurs d'accidents déclencheurs de la mesure |      |                            | Mesure de sécurité décidée |
|---|------|----------------------------|----------------------------|
| Date  | Lieu | Description de l'événement |                            |
| N/C   |      |                            | •                          |

**Tableau D.1.2 – Mesures de sécurité (ou mesures volontaires) prises à la suite de facteurs autres que des accidents / précurseurs d'accidents**

| Description de la source de préoccupation | Description de l'élément déclenchant | Mesure de sécurité décidée |
|---|--------------------------------------|----------------------------|
| N/C                                       |                                      |                            |

### D 2 – Analyse détaillée des tendances

13. Très peu de précurseurs définis (incidents qui auraient pu conduire à un accident tel que défini par la directive sécurité) sont intervenus dans le tunnel sous la Manche. La CIG et le CS n'ont pas procédé à une "analyse détaillée des tendances" par rapport aux ISC (indicateurs de sécurité communs) car, au vu du nombre peu élevé, la méthode ne serait ni utile ni proportionnée pour fournir des informations significatives sur la performance en matière de sécurité. En 2019, il y a eu 19 rails cassés, deux franchissements d'un signal d'arrêt fermé (SPAD) et une panne de signalisation contraire à la sécurité. Ci-dessous, une synthèse des précurseurs ISC intervenus permettant une comparaison avec les incidents de l'année précédente :

|   | 2018 | 2019 |
|---|------|------|
| Nombre total de précurseurs             | 16   | 22   |
| Nombre total de rails cassés            | 11   | 19   |
| Nombre total de flambages de voies      | 0    |      |
| Nombre total de pannes de signalisation | 0    | 1    |

|   |   |   |
|---|---|---|
| Nombre total de SPAD  | 5 | 2 |
| Nombre total de ruptures de roue du matériel roulant en service   | 0 |   |
| Nombre total de ruptures d'essieux du matériel roulant en service | 0 |   |

En raison du nombre croissant d'incidents ferroviaires, le CS a effectué une inspection spécifique de la maintenance de la voie et de la gestion des défauts d'Eurotunnel en 2019.

14. **Indicateurs de sécurité communs (ISC)** – Le détail des 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), figurent dans l'**annexe C**. Il convient de noter que la CIG et le CS reçoivent d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires un volume important d'autres données plus riches et plus utiles, sur lesquelles ils s'appuient pour préparer leur approche réglementaire et leur activité de supervision. Toutefois, ces autres données ne font pas partie du périmètre des rapports ISC.

### D3 - Résultats des recommandations de sécurité

15. Le 5 mai 2016, le BEA-TT et le RAIB ont publié leur rapport d'enquête conjoint sur l'incendie survenu à bord de la navette fret Arbel n° 7340 le 17 janvier 2015<sup>3</sup>. Ce rapport contient six recommandations (toutes destinées à Eurotunnel) et six invitations (cinq destinées à Eurotunnel et une à la CIG). Conformément à ses obligations juridiques,<sup>4</sup> la CIG, en tant qu'ANS pour le tunnel sous la Manche, a fourni sa réponse à ce rapport le 11 mai 2017 en indiquant les mesures prises ou prévues suite aux recommandations émises. Elle a également soumis aux bureaux d'enquêtes des rapports d'avancement le 8 juin 2018, le 6 septembre 2019 et le 23 décembre 2019. À ce jour, deux recommandations et quatre invitations sont réputées closes.
16. La CIG s'est engagée à effectuer le suivi des actions visant à répondre aux recommandations et aux invitations encore en cours 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 approuver la remise en place des quatre pagodes sur chaque wagon Arbel et WBN et à maintenir les mesures

<sup>3</sup>Disponible sur le site du RAIB :

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/521184/160505\\_ReportET2016\\_eurotunnel\\_eng.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/521184/160505_ReportET2016_eurotunnel_eng.pdf).

<sup>4</sup> Conformément à l'article 752 du règlement de la Commission intergouvernementale relatif à l'utilisation du tunnel sous la Manche du 24 janvier 2007, tel que modifié par le règlement de la CIG signé le 6 février 2013, publié en France par le décret n° 2013-318 du 15 avril 2013 et au Royaume-Uni par le Statutory Instrument 2013 No. 407 : The Channel Tunnel (Safety) (Amendment) Order 2013).

d'atténuation alternatives convenues (à savoir notamment la mise hors tension de la caténaire au niveau des quais) durant la réalisation des travaux.

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

17. **Règlementation relative à la sécurité de la liaison fixe transmanche** – Aucune nouvelle réglementation concernant le tunnel sous la Manche n'a été publiée en 2019.

18. **Autres dossiers réglementaires importants traités par la CIG et le CS** – Les autres dossiers importants traités par la CIG et le CS au cours de l'année sont les suivants :

- **Acceptation croisée des règles relatives aux véhicules ferroviaires empruntant le tunnel** – le 9 janvier 2018, à la suite des travaux du CS en collaboration avec l'EPSF et Eurotunnel visant à comparer les exigences des documents de référence réseau idoines nationaux et ceux du tunnel sous la Manche pour évaluer si les règles étaient équivalentes et n'avaient donc pas besoin d'être vérifiées à nouveau dans le cadre du processus de renouvellement de l'autorisation des véhicules, 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 12 septembre 2019, l'Agence a publié son avis d'évaluation négative de quatre des règles révisées du tunnel sous la Manche. Après des discussions complémentaires entre des membres du CS, l'EPSF et Eurotunnel, trois de ces règles ont été révisées et transmises à l'Agence le 9 décembre 2019. Un document actualisé d'acceptation croisée a été publié par la CIG le 10 janvier 2020.

- **Discussions avec les entreprises ferroviaires et les constructeurs de matériel roulant** - au cours de l'année, la CIG et le CS ont poursuivi leurs discussions avec les entreprises ferroviaires et constructeurs de matériel roulant au sujet des exigences que ces derniers doivent respecter pour obtenir l'autorisation technique de circuler dans le tunnel. Certaines de ces discussions se sont tenues avec les parties intéressées par la réalisation de trains et de wagons de fret prévus pour emprunter le tunnel, y compris ELH Waggonbau Niesky GmbH et Tatravagonka / Ricardo Rail.
- **Participation aux travaux de l'Agence et de ses groupes de travail** - la CIG et le CS ont continué à être pleinement impliqués dans les travaux de l'Agence et de ses différents groupes de travail durant l'année 2019. Compte tenu de leur étroite relation avec les autorités de sécurité de France et de Grande Bretagne, la CIG et le CS ont tiré parti des liens étroits qu'ils entretiennent avec les experts de ces autorités de sécurité (dont plusieurs sont membres ou experts du CS). La CIG et le CS ont participé directement aux groupes de travail s'ils étaient particulièrement pertinents pour le tunnel sous la Manche, comme par exemple ceux sur la mise en place d'un guichet unique et sur la STI concernant la

sécurité dans les tunnels ferroviaires. Les représentants de la CIG et du CS 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. Au début de 2020, en raison du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, les représentants du Royaume-Uni ont été exclus de ces activités et le CS a cessé d'y participer.

## **F - Modification des certificats et des agréments de sécurité**

19. La directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires a été transposée, pour ce qui touche au tunnel sous la Manche, par le règlement binational de sécurité du 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 transmanche 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 :

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

20. Les travaux de mise en œuvre de la refonte de la directive de sécurité 2016/798/UE en un règlement binational révisé pour le lien fixe sont en cours.

21. En 2019, la CIG a autorisé le renouvellement pour cinq ans de l'agrément de sécurité d'Eurotunnel, à compter du 28 mars 2019.

## **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, binationale 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 toutes les zones de la liaison fixe, aux personnes dûment autorisées par la CIG ou aux personnes détenant l'autorisation du CS, afin que celles-ci, 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 dont elles auront besoin dans l'exercice de leurs fonctions.

23. Le vaste périmètre du mandat accordé au CS par le Traité de Cantorbéry signifie que le CS est chargé de superviser plusieurs sujets, en particulier les questions de situations de crise et de sécurité civile, qui sont extérieurs au cadre des tâches d'une autorité de sécurité prévues par la Directive sécurité.

Cette spécificité est reflétée dans la stratégie de supervision du CS.

#### 1.1 Audits / inspections / contrôles

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

25. Voici les méthodes de suivi utilisées en 2019 :

- inspections d'Eurotunnel et des entreprises ferroviaires (une liste des sujets traités figure ci-après),
- flux d'informations – rapports réguliers d'Eurotunnel, tels que rapports journaliers du responsable d'exploitation (*Operations Duty Manager* - ODM) ; résumés mensuels des incidents et de la performance de sécurité, procès-verbaux du CS de la concession, rapports de performance opérationnelle, etc.,
- informations obtenues à partir d'enquêtes d'incidents et d'accidents,
- rapports d'audit (internes et externes),
- réunions régulières et réunions ad-hoc entre Eurotunnel et les experts du CS,
- réunions avec les entreprises ferroviaires,
- informations d'Eurotunnel sur l'interface avec les entreprises ferroviaires et la gestion du changement.

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

26. Les inspections réalisées au cours de l'année ont donné lieu à un nombre de recommandations qui ont été formellement communiquées par la voie officielle à Eurotunnel, Eurostar, DB Cargo et GB Railfreight par le CS, y compris les sujets suivants :

- Il convient qu'Eurotunnel obtienne les garanties suivantes :
  - La consigne de travail du salarié du terminal responsable du chargement sera révisée afin d'informer clairement des risques présentés par les véhicules en mouvement et précisera l'endroit exact où doivent se tenir les responsables de l'opération de chargement.
  - Lors des réunions sécurité organisées par Eurotunnel, un rapport d'observation décrira clairement et systématiquement l'endroit où se trouvaient les agents de chargement.

- Le positionnement des agents de chargement fera l'objet d'une surveillance par des sous-traitants et la traçabilité du positionnement apparaîtra clairement dans les rapports idoines.
  - Concernant la gouvernance du projet ElecLink, il convient qu'Eurotunnel :
    - revoit la répartition des rôles entre le groupe Getlink et les concessionnaires.
    - améliore la fourniture d'information au décideur final dans le cadre du projet ElecLink,.
  - Concernant la maintenance des voies, Eurotunnel rédigera et mettra en place un document pour assurer la surveillance des voies et sa mise en œuvre.
  - Concernant le transport de marchandises dangereuses, Eurotunnel vérifiera les connaissances du Centre de contrôle ferroviaire d'Eurotunnel (RCC) sur les exigences et les processus pour la circulation des trains de marchandises dans le tunnel et adaptera les évaluations de la sécurité, de la qualité et de l'environnement (SQE) des entreprises ferroviaires d'Eurotunnel pour refléter "l'absence de transport de marchandises dangereuses" ;
  - Fournir l'analyse des risques qui a conduit à la suppression des détecteurs aériens ; vérifier les rampes des plates-formes après le chargement. Il convient qu'Eurostar mette en œuvre les recommandations du CS liées la gestion des modifications techniques appliquées au matériel roulant planifiés ou en réponse aux incidents.
  - Il convient que DB Cargo et GB Railfreight mettent en œuvre les recommandations du CS liées aux contrôles avant départ des train de marchandises en transit dans le tunnel sous la Manche.
27. Toutes les recommandations ont été ajoutées au tableau consolidé de suivi des recommandations pour permettre au CS de suivre et d'examiner les progrès accomplis par Eurotunnel dans la mise en œuvre des mesures requises pour se conformer à ces recommandations.

*2. Description du traitement des aspects 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 (6) de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires]*

28. Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont publié leurs rapports d'activité conformément aux exigences de l'article 9.6 et de l'annexe I de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires.

*3. Inspections*

29. Les activités d'inspections planifiées se poursuivent toujours à partir des sujets identifiés par les experts du CS au cours de leur analyse du SGS d'Eurotunnel

et des entreprises ferroviaires. Toutefois, le plan d'inspection prévoit une certaine souplesse permettant de traiter les questions émergentes à partir des activités dans le tunnel sous la Manche au cours de l'année.

30. Au total, cinq rapports d'inspection rédigés par les inspecteurs du CS ont été transmis à Eurotunnel en 2019. Ils portaient sur les sujets suivants :

- Gestion du changement : il s'agit d'une inspection de suivi après deux inspections effectuées en 2016 sur la gestion du changement.
- Inspection de suivi pour vérifier l'efficacité des dispositions mises en place par Eurotunnel après les inspections de septembre 2016 à la traversée-jonction britannique et de novembre 2016 du système de gestion des équipements fixes (EMS).
- Inspection de la gestion du changement dans le cadre du projet ElecLink (effectuée en 2018).
- Inspection Matières dangereuses.
- Gestion de la maintenance des voies et des défauts des voies.

#### 4. Audits

31. En 2019, Eurotunnel a réalisé 6 audits internes et les trois entreprises ferroviaires ont réalisé un total de 25 audits internes sur des sujets tels que la maintenance des infrastructures et du matériel roulant, l'organisation et les activités critiques, la conformité avec les dispositions de sécurité opérationnelle, les inspections des gares de marchandises et la sécurité stratégique indépendante.

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

### **H - Rapport sur la mise en œuvre de la méthode de sécurité commune (MSC) dans l'évaluation et l'appréciation des risques**

32. Dans son rapport de 2019, Eurotunnel a confirmé que l'installation du câble ElecLink représenterait une modification substantielle selon la MSC et a réalisé une évaluation des risques par rapport à sa proposition de remise en place de quatre pagodes sur son parc de wagons de type Arbel et WBN. Eurotunnel a également identifié plusieurs autres projets évalués comme susceptibles d'introduire une modification importante et auxquels, par conséquent, la MSC a été appliquée à savoir le programme de rénovation à mi-vie des navettes passagers et le remplacement du parc de wagons Breda.

33. Les trois entreprises ferroviaires ont signalé que toutes les modifications étudiées et engagées se sont révélées non significatives selon la définition de la MSC.
34. Le CS estime que la MSC pour l'évaluation des risques continue à fournir un cadre solide pour l'évaluation des changements proposés, ainsi que pour l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de contrôles des risques appropriés. Néanmoins, les connaissances, les aptitudes et les compétences nécessaires pour se conformer efficacement au règlement continuent de poser des problèmes au secteur, ainsi que les rôles et responsabilités efficaces pour superviser et assurer cette conformité.

## **I – Conclusions de l'ANS concernant l'année 2019 – axes prioritaires**

35. Le tunnel sous la Manche est une infrastructure extrêmement importante. Il est emprunté chaque année entre la France et le Royaume-Uni 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 entièrement conforme à la STI relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires et soulève des problèmes spécifiques en matière de sécurité, notamment en cas d'incendie ou de panne qui immobiliserait les passagers pendant des heures. Il est donc totalement justifié qu'une attention particulière soit accordée aux règles de sécurité applicables à la liaison fixe.
36. Suite au départ du Royaume-Uni de l'Union européenne, la CIG s'attache actuellement particulièrement à comprendre l'impact de ce changement sur son rôle d'autorité nationale de sécurité et à mettre en œuvre les changements structurels, organisationnels et fonctionnels afférents.

## **J - Origine des informations**

37. Les sources suivantes ont été utilisées pour rédiger le présent rapport :
- Rapport annuel 2019 d'hygiène et de sécurité d'Eurotunnel
  - Rapport annuel de sécurité 2019 de GB Railfreight
  - Rapport annuel de sécurité 2019 d'Eurostar
  - Rapport annuel de sécurité 2019 de DB Cargo

## **K - Annexes**

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

Annexe B: Organigramme et relations de la CIG

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

Annexe C1: Incidents de sécurité figurant dans des rapports précédemment publiés par le CS

Annexe D: Modifications importantes de la législation et la réglementation

Annexe E: Délivrance des certificats et agréments de sécurité – données chiffrées

## **ANNEXE A: INFORMATIONS SUR LES INFRASTRUCTURE FERROVIAIRES ET LES ENTREPRISES DE TRANSPORT**

### **A.1. Plans du réseau ferroviaire**

Le plan des aménagements des terminaux français et britannique et le schéma des tunnels ferroviaires, y compris des deux traversées-jonctions figurent à la page suivante.

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

**Nom** : Eurotunnel

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

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

**Lien vers le document de référence du réseau d'Eurotunnel** :

<https://www.getlinkgroup.com/groupe/reseau-ferroviaire-eurotunnel/>

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

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

**Écartement des voies** : UIC

**Longueur des 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

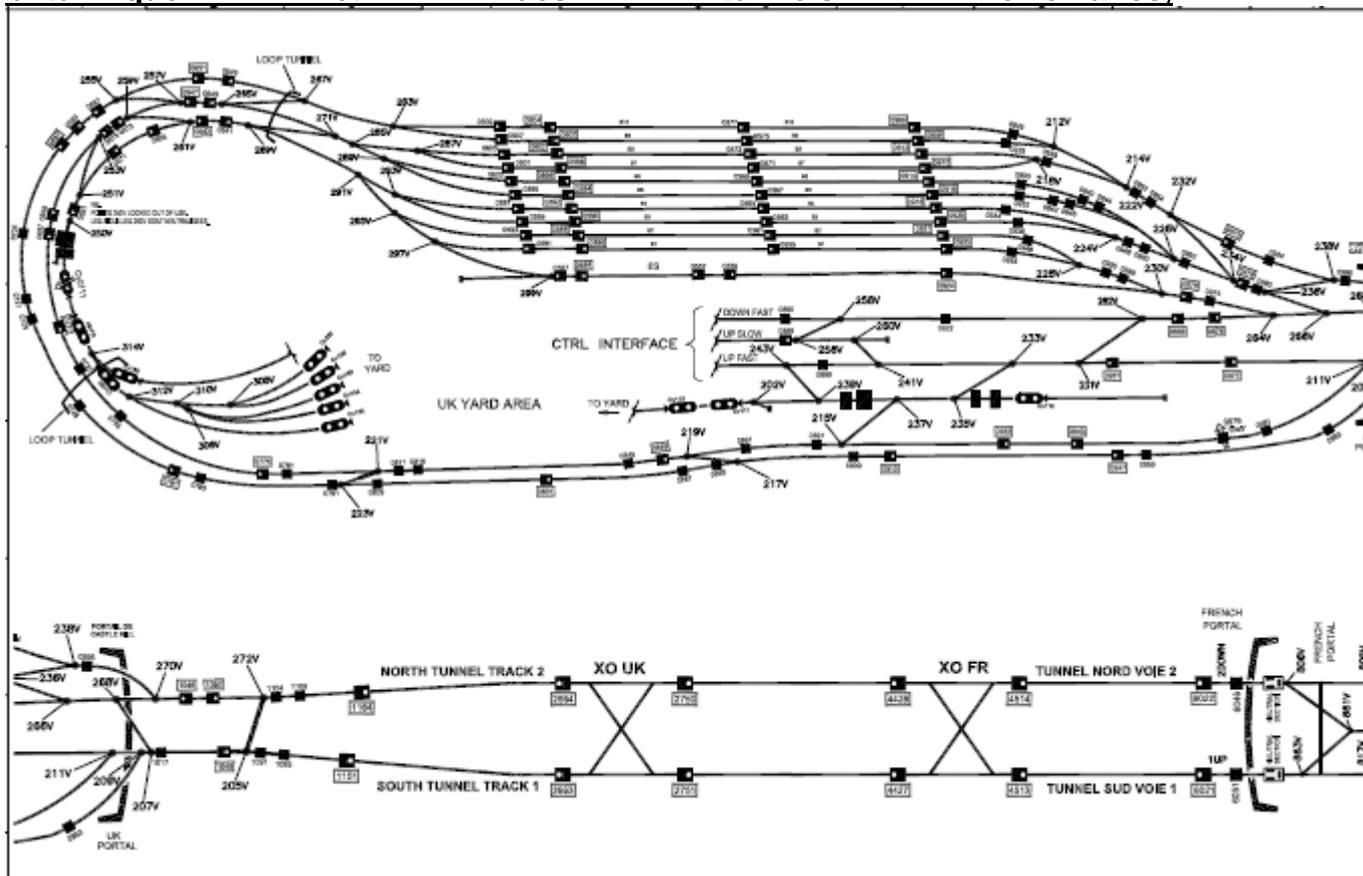
**Longueur totale des voies – ligne à grande vitesse** : 108 km

**Équipement de contrôle de vitesse du train : TVM 430 (Transmission Voie Machine version 430)**

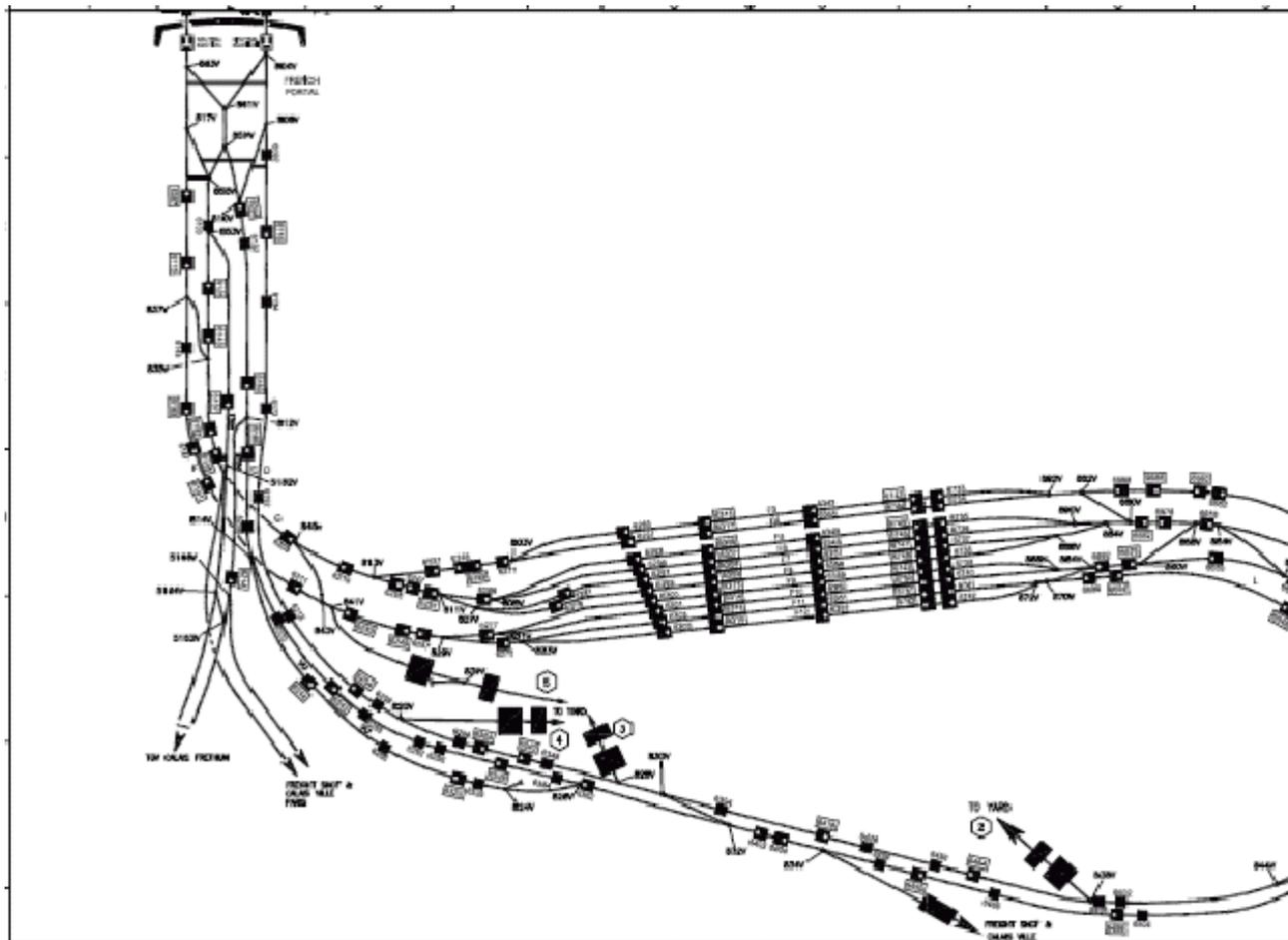
**Nombre de passages à niveau : aucun sur les voies principales**

**Nombre de repères : 655**

**Plan du réseau montrant les aménagements des terminaux français et britannique et des tunnels ferroviaires,**



## Plan du réseau montrant les aménagements du terminal français



### A.3 Renseignements concernant les entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires qui ont traversé la liaison fixe en 2019 sont les suivantes :

**Nom :** DB Cargo Rail (UK) Limited  
**Adresse :** Lakeside Business Park  
Carolina Way  
Doncaster  
South Yorkshire  
DN4 5PN  
Royaume Uni

**Site internet :** <https://uk.dbcargo.com/>

---

**Nom :** Eurostar International Ltd  
**Adresse :** Times House  
Bravingtons Walk  
Regent Quarter  
London  
N1 9AW  
Royaume Uni

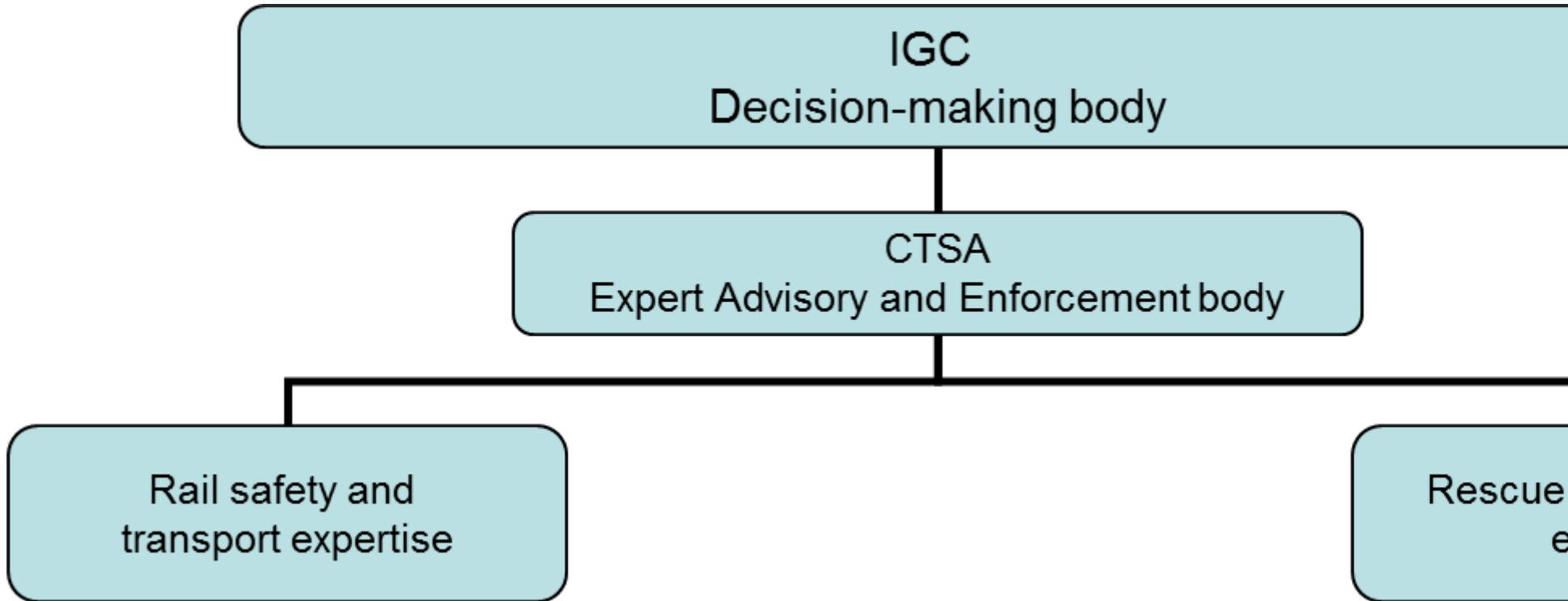
**Site internet :** [www.eurostar.com](http://www.eurostar.com)

---

**Nom :** GB Railfreight  
**Adresse :** 3rd Floor  
55 Old Broad Street  
London  
EC2M 1RX  
Royaume Uni

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

**ANNEXE B: ORGANIGRAMME ET RELATIONS DE LA CIG**



*Du haut en bas et de gauche à droite :*

**CIG**  
**organe de décision**

**Comité de sécurité (CS)**  
**organe consultatif et d'expertise**

**Expertise en matière de**  
**transport et sécurité ferroviaires secours et de sécurité civile**

Chaque gouvernement désigne la moitié des membres de la Commission intergouvernementale ; celle-ci comporte 14 membres, dont au moins deux représentant-e-s du Comité de sécurité au tunnel sous la Manche.

La composition du CS est fixée d'un commun accord par les deux gouvernements. Chacun d'entre eux désigne la moitié de ses membres. En 2019, le CS comptait 10 membres au total et aux fins de sa mission, le CS faisait appel à plusieurs expert-e-s, conseillers, conseillères, auditeurs et auditrices.

**ANNEXE C: DONNÉES RELATIVES AUX INDICATEURS DE SÉCURITÉ COMMUNS (ISC)**

Les données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC) pour 2019 figurent dans un tableau Excel séparé.

## **ANNEXE D: Modifications importantes de la législation et de la réglementation**

|   | <b>Référence juridique</b> | <b>Date d'entrée en vigueur de la législation</b> | <b>Raison de l'introduction (Préciser également s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'un amendement à une législation existante)</b> | <b>Description</b> |
|---|----------------------------|---|--|--------------------|
| <b>Législation nationale générale relative à la sécurité ferroviaire</b>  |                            |   |  |                    |
| Législation relative à l'autorité nationale de sécurité   | AUCUNE                     | NON CONCERNÉ                                      | NON CONCERNÉ   | NON CONCERNÉ       |
| Législation relative aux organismes notifiés, aux évaluateurs, aux organismes tiers d'enregistrement, d'inspection, etc.                            | AUCUNE                     | NON CONCERNÉ                                      | NON CONCERNÉ   | NON CONCERNÉ       |
| <b>Règlements nationaux relatifs à la sécurité ferroviaire</b>  |                            |   |  |                    |
| Règlements relatifs aux méthodes et objectifs nationaux de sécurité   | AUCUNE                     | NON CONCERNÉ                                      | NON CONCERNÉ   | NON CONCERNÉ       |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification de sécurité des entreprises ferroviaires | AUCUNE                     | NON CONCERNÉ                                      | NON CONCERNÉ   | NON CONCERNÉ       |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux systèmes de gestion   | AUCUNE                     | NON CONCERNÉ                                      | NON CONCERNÉ   | NON CONCERNÉ       |

|   |        |              |              |              |
|---|--------|--------------|--------------|--------------|
| de la sécurité et à la certification des gestionnaires d'infrastructure   |        |              |              |              |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux détenteurs de wagons  | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux entités en charge de la maintenance   | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux ateliers de maintenance   | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règlements nationaux applicables aux entreprises ferroviaires et règles de sécurité applicables aux autres acteurs du secteur ferroviaire   | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règlements relatifs aux exigences applicables aux autorisations de mise en service et de maintenance de matériel roulant neuf ou substantiellement modifié, y compris les règles d'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |

|   |        |              |              |              |
|---|--------|--------------|--------------|--------------|
| exigences en matière de procédures d'essais   |        |              |              |              |
| Règles communes d'exploitation du réseau ferré, y compris les règles applicables aux procédures de signalisation et de circulation  | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règles définissant les exigences applicables aux règles d'exploitation internes complémentaires (règles spécifiques à l'entreprise) que les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires doivent établir | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règles applicables aux personnels exécutant des tâches critiques pour la sécurité, y compris des critères de sélection, l'aptitude médicale, la formation professionnelle et la certification                               | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |
| Règles relatives aux enquêtes d'accidents et d'incidents, y compris les recommandations   | AUCUNE | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ | NON CONCERNÉ |

## ANNEXE E: ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DES AUTORISATIONS DE SÉCURITÉ – DONNÉES CHIFFRÉES

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

|   |  |   |          |  |
|---|--|---|----------|--|
| <p>A. Afin de garantir que les informations dans ERADIS soient à jour, veuillez indiquer le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS, en cours de validité à la fin de l'année concernée par le présent rapport.</p> <p>B. Merci de veiller à ce que les informations fournies dans le présent tableau soient conformes à celles fournies à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure».</p> | <p>Nombre total de certificats</p>   | <p>Nombre de certificats Partie A dans ERADIS</p> |          |  |
| <p>E.1.1. Nombre de certificats de sécurité Partie A délivrés pendant l'année du présent rapport et pendant les années précédentes et toujours en cours de validité à la fin de l'année 2019.</p>   | <p>0</p>   | <p>0</p>  |          |  |
| <p>C. Afin de garantir que les informations dans ERADIS soient à jour, veuillez indiquer le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS, en cours de validité à la fin de l'année concernée par le rapport.</p> <p>D. Merci de veiller à ce que les informations fournies dans le présent tableau soient conformes à celles fournies à la section «G. Surveillance 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 délivrés pendant l'année du présent rapport et pendant les années précédentes et toujours en cours de validité à la fin de l'année 2019.</p>   | <p>Nombre de certificats Partie B, dont la Partie A a été délivrée dans votre État membre</p>    | <p>0</p>  | <p>0</p> |  |
|   | <p>Nombre de certificats Partie B, dont la Partie A a été délivrée dans un autre État membre</p> | <p>0</p>  | <p>3</p> |  |

| Veuillez fournir les informations suivantes concernant les demandes de nouveaux certificats Partie A soumises au cours de l'année du présent rapport ou de certificats existants à renouveler, à mettre à jour ou à modifier |  |                                 | A | R | P |
|--|--|---------------------------------|---|---|---|
| E.1.3. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie A</b> soumises par des entreprises ferroviaires en 2019.  |  | Nouveaux certificats            | 0 | 0 | 0 |
|  |  | Certificats mis-à-jour/modifiés | 0 | 0 | 0 |
|  |  | Certificats renouvelés          | 0 | 0 | 0 |

| Veuillez fournir les informations suivantes sur les demandes de nouveaux certificats Partie B soumises au cours de l'année du présent rapport ou de certificats existants à renouveler, à mettre à jour ou à modifier. |   |                                 | A | R | P |
|--|---|---------------------------------|---|---|---|
| E.1.4. Nombre de nouvelles demandes de certificats de sécurité <b>Partie B</b> soumises par des entreprises ferroviaires en 2019.  | Si la Partie A a été délivrée dans votre État membre    | Nouveaux certificats            | 0 | 0 | 0 |
|  |   | Certificats mis-à-jour/modifiés | 0 | 0 | 0 |
|  |   | Certificats renouvelés          | 0 | 0 | 0 |
|  | Si la Partie A a été délivrée dans un autre État membre | Nouveaux certificats            | 0 | 0 | 0 |
|  |   | Certificats mis-à-jour/modifiés | 0 | 0 | 0 |
|  |   | Certificats renouvelés          | 0 | 0 | 0 |

A = demande acceptée, certificat déjà délivré  
R = demandes rejetées, aucun certificat délivré  
P = instruction en cours, aucun certificat délivré pour l'instant

|   |  |  |
|---|--|--|
| Afin de garantir que les informations dans ERADIS soient à jour, veuillez indiquer le nombre de certificats enregistrés dans ERADIS, révoqués à la fin de l'année concernée par le présent rapport. | Nombre total de certificats révoqués en 2019 | Nombre total de certificats révoqués dans ERADIS (révoqués au cours de l'année 2019) |
| E 1.5 Nombre de certificats Partie A révoqués durant l'année concernée par le présent rapport.  | 0  | 0  |
| E 1.6 Nombre de certificats Partie B révoqués durant l'année concernée par le présent rapport.  | 0  | 0  |

E.1.7. Liste des pays dans lesquels les EF qui ont soumis une demande de certificat de sécurité Partie B dans votre État membre, avaient obtenu leur certificat de sécurité Partie A.

| Nom de l'EF                | État membre ayant délivré un certificat de sécurité Partie A |
|----------------------------|--|
| DB Cargo UK                | UK   |
| Eurostar International Ltd | UK   |
| GB Railfreight             | UK   |

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

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| Merci de veiller à ce que les informations fournies dans le présent tableau soient conformes à celles fournies à la section «G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure». | Nombre total des agréments de sécurité |  |  |
| E.2.1. Nombre d'agréments de sécurité délivrés aux gestionnaires d'infrastructure durant l'année du présent rapport et durant les années précédentes et toujours en cours de validité à la fin de l'année 2019.      | 1                                      |  |  |

|  |                               |   |   |   |
|--|-------------------------------|---|---|---|
| Remarque :   |                               |   |   |   |
| Veillez fournir les informations concernant les demandes d'agréments de sécurité soumises durant l'année du présent rapport pour des nouveaux agréments ou pour des agréments existants à renouveler, à mettre à jour ou à modifier. |                               | A | R | P |
| E.2.2. Nombre de demandes d'agréments de sécurité soumises par des gestionnaires d'infrastructure en 2019.   | Nouveaux agréments            | 0 | 0 | 0 |
|  | Agréments mis-à-jour/modifiés | 0 | 0 | 0 |
|  | Certificats renouvelés        | 0 | 0 | 0 |

A = demande acceptée, agrément déjà délivré  
R = demandes rejetées, aucun agrément délivré  
P = instruction en cours, aucun agrément délivré pour l'instant

|   |   |
|---|---|
| E 2.3. Nombre d'agréments de sécurité révoqués durant l'année concernée par le présent rapport. | 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> aux entreprises ferroviaires en 2019. |  | non concerné | non concerné        | non concerné |

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

|   |   | Nouveau      | Mis-à-jour /modifié | Renouvelé    |
|---|---|--------------|---------------------|--------------|
| Délai moyen entre la réception de la demande et la délivrance d'un certificat de sécurité <b>Partie B</b> aux entreprises ferroviaires en 2019. | Si la Partie A a été délivrée dans votre État membre    | non concerné | non concerné        | non concerné |
|   | Si la Partie A a été délivrée dans un autre État membre | non concerné | non concerné        | non concerné |

#### E.5. Aspects de la 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 aux gestionnaires d'infrastructure en 2019. |  | non concerné | non concerné        | non concerné |