

**RAPPORT DE LA COMMISSION
INTERGOUVERNEMENTALE AU
TUNNEL SOUS LA MANCHE
CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA
LIAISON FIXE TRANSMANCHE EN 2020**

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 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) – 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 (2016-798). Les responsabilités de la CIG s'exercent uniquement dans les limites de la liaison fixe telles que décrites dans le traité de Cantorbéry¹ conclu entre la France et le Royaume-Uni et dans la concession quadripartite² entre les deux gouvernements et les concessionnaires en 1986. Le présent rapport traite de la période entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2020.

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

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

B. Préambule

2. **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 soumis à l'Agence ainsi que l'exige la directive.
3. **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 Peuplingues 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.
4. **Gestionnaire d'infrastructure – l'annexe A** présente une carte du réseau et des informations sur Eurotunnel, gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe.
5. **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**.
6. **Synthèse** — les événements majeurs de l'année 2020 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, suspendu par la CIG le 18 octobre 2017, a été rétabli le 10 décembre 2020. Eurotunnel a été autorisé à tirer le câble dans le tunnel sous la Manche. Cependant, certains points d'attention en matière de sécurité sont restés en discussion pendant l'année 2021, notamment s'agissant des scénarios d'urgence, du système de protection électrique et des niveaux de fiabilité, ainsi que de la méthode d'évaluation des risques pour la libération d'énergie (qui ont été couverts dans le rapport daté de mai 2020).

Ainsi, le comité de sécurité a demandé à Eurotunnel d'analyser un certain nombre de scénarios d'urgence susceptibles de se produire dans le cadre de l'exploitation de l'interconnecteur, notamment les dispositions à prendre pour

sécuriser le câble à haute tension en cas de nécessité d'intervention des secours au sein du tunnel ainsi que les formations des personnels de la SLOR et de la FLOR chargés d'intervenir en cas d'urgence.

- poursuite de la surveillance par le CS des mesures prises 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) l'examen des incidents de lutte contre l'incendie commandé par la CIG et réalisé par les experts en incendie et en 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 en 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 l'efficacité de ces nouvelles mesures.
- Enfin, la crise liée à la pandémie de Covid est survenue en mars 2020 et a amené la CIG à prendre en considération ses conséquences sur Eurotunnel comme sur les entreprises ferroviaires. Ce fut l'occasion de comprendre les méthodes utilisées par les différents opérateurs pour analyser les risques liés à cette situation unique.

7. **Analyse des tendances générales** —la CIG et le Comité de Sécurité ont poursuivi leur surveillance des dispositions 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. 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 253 en décembre 2020, ce qui est en deçà de l'objectif de 270 que s'était fixé Eurotunnel. Le résultat comparable en 2019 était de 234. 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 64 en décembre 2020, comparé au chiffre de 74 en 2019. Cette valeur 2020 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

8. 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. Parmi ses devoirs, la CIG est responsable d'élaborer toute réglementation applicable à la liaison fixe ou de contribuer à ce processus

9. 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.

10. 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.

11. 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 - Mesures de sécurité prises à la suite d'accidents / précurseurs d'accidents

12. Le CS demeure préoccupé par le nombre de rails cassés signalés, notamment dans les boucles du terminal britannique (qui sont des courbes très serrées). Eurotunnel a mis en œuvre un plan d'actions, présenté en mai 2020, pour remédier à ces défaillances. Les actions engagées à court terme par ET ont été jugées adéquates par la CIG. Elles consistaient notamment en une campagne de détection des soudures défaillantes à l'origine de ces incidents puis en une suppression des défauts de ces soudures.

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

D 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 3– 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 en 2020. 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 2020, il y a eu 1 soudure non détectée de rails cassés, 3 franchissements non-règlementaires d'un signal d'arrêt (SPAD) contre 2 en 2020 et une panne de signalisation contraire à la sécurité. Ci-dessous, une synthèse des précurseurs ISC intervenus permet une comparaison avec les incidents de l'année précédente :

	2019	2020
Nombre total de précurseurs	22	19

Nombre total de rails cassés	19	15
Nombre total de flambages de voies	0	0
Nombre total de pannes de signalisation	1	1 (cette panne a engendré un arrêt de plus de 30 min mais pas de problème de sécurité)
Nombre total de SPAD	2	3
Nombre total de ruptures de roue du matériel roulant en service	0	0
Nombre total de ruptures d'essieux du matériel roulant en service	0	0

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.

D.4 - 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 20153. 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,⁴ 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

³Disponible sur le site du RAIB :

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 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).

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 d'atténuation alternatives convenues (à savoir 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. Le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne le 31 janvier 2020 dans le cadre d'un accord de retrait qui a ouvert une période de transition pour toute l'année 2020. Pendant la période de transition, le statut d'ANS de la CIG et la validité de ses décisions n'ont pas été modifiés.
18. S'agissant de la réglementation applicable en matière de sécurité, la période de transition a permis de maintenir un contexte juridique stable tout en préparant les accords bilatéraux qui devront intervenir pour permettre la circulation des trains, dans des conditions de sécurité maintenues par rapport aux années précédentes, dans le tunnel sous la Manche (révision notamment du règlement binational de sécurité)
19. Par ailleurs, le décret 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire de la partie française de la liaison fixe trans-Manche a transposé pour la partie française du tunnel les directives 2016/797 relative à l'interopérabilité et 2016/798. Il est entré en vigueur le 1er janvier 2021.
20. Enfin, le règlement 2020/2222 du Parlement européen et du conseil a permis de prolonger la validité au 1er janvier 2021 :
 - De l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure, eurotunnel de deux mois,
 - Des certificats de sécurité des 3 entreprises ferroviaires établies au RU : Eurostar international limited, DB Cargo, et GBRf de 9 mois,
 - Des licences d'entreprises ferroviaires délivrées à ces 3 opérateurs de 9 mois

F. Modification des certificats et des agréments de sécurité

21. 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 (2016-798) et la nouvelle directive interopérabilité (2016-

797) ont été transposées pour la partie française de la liaison fixe transmanche en décembre 2020 par le biais d'un décret 2020-1821 du 29 décembre 2020 du règlement binational qui complète la réglementation nationale d'interopérabilité.

22. 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. En 2020, dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, des négociations relatives au règlement binational de sécurité ont été engagées en vue d'affirmer la pérennité de l'application des règles européennes sur la partie française du tunnel sous la Manche, l'autre partie étant régie par la réglementation britannique.

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

23. 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.

24. 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

25. 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.

26. Voici les méthodes de suivi utilisées en 2020 :

- 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 et membres 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

27. En 2020, les inspections suivantes ont eu lieu :

- Inspection binationale 29 janvier (UK)-2 mars (FR) 2020 : audit global de la fonction « agent de feu » au travers de l'ensemble des thématiques nécessaires à sa bonne évaluation : gestion des compétences pour les agents Eurotunnel et les sous-traitants et intérimaires, formation et maintien des compétences ainsi que les aspects liés à la communication, veille technologique destinée à améliorer l'efficacité de la fonction agent de feu.
- 8/9 février 2020 : Visite d'inspection du CETU pour prendre connaissance de l'ouvrage et de son état, notamment s'agissant de la zone incendiée au PK42.
- Août 2020 : vérification de la conformité des dispositions prévues par le système de gestion de la sécurité d'Eurotunnel, concernant la gestion des modes dégradés et le respect des conditions minimales.
- Septembre 2020 : Audit EPSF-processus de maintenance des équipements électriques haute tension.
- Octobre 2020 : inspection ayant pour objet de vérifier la conformité et l'efficacité des dispositions relatives au retour d'expérience sur incidents du SGS d'Eurotunnel. Ce rapport a débouché sur 5 recommandations tendant à améliorer les retours d'expérience à mettre en œuvre à horizon 2021.
- Novembre 2020 - janvier 2021 : Inspection du leadership de la sécurité d'Eurotunnel pour évaluer l'efficacité du leadership et des dispositions de gouvernance d'Eurotunnel pour la gestion de la sécurité au niveau du sol, avec un focus particulier sur la gestion des risques, y compris l'évaluation des risques, et la compétence et la formation des gestionnaires en matière d'évaluation des risques et de santé et sécurité.

28. Les inspections réalisées au cours de l'année ont donné lieu à des recommandations sur les sujets suivants, communiquées par la voie officielle à Eurotunnel par le CS :

- S'agissant de l'inspection binationale sur la fonction « agent de feu » :
 - 1) La direction d'ET doit s'assurer que les informations contenues dans les SRI sont partagées ainsi que les enseignements tirés des compte rendu post-incident.
 - 2) Envisager d'introduire une routine quotidienne de prise en charge (vérification) sur tous les systèmes de communication critiques pour la sécurité.
 - 3) S'assurer qu'une procédure efficace de signalement des défauts est en place.

- S'agissant de l'inspection ayant pour objet de vérifier la conformité et l'efficacité des dispositions relatives au retour d'expérience sur incidents du SGS d'Eurotunnel :
 - a. Mettre en œuvre les dispositions du SGS relatives au REX ;
 - b. Améliorer l'efficacité de processus de vérification et d'approbation de la documentation produite ;
 - c. Optimiser les dispositions du QDOC 0001 par le service documentation d'Eurotunnel ;
 - d. Renforcer le contrôle des dispositions liées à la mise en œuvre de la discipline de communication ;
 - e. Vérifier la mise en œuvre et l'efficacité des dispositions relatives à la nécessité, pour les clients, de débrancher l'ensemble des équipements électriques dans les cabines des camions.

- S'agissant de l'inspection sur la gestion des modes dégradés et le respect des conditions minimales d'exploitation :
 - 1) Mettre en conformité le processus de gestion documentaire RCC ;
 - 2) Mettre en conformité le processus de gestion documentaire des équipages ;
 - 3) S'assurer du respect de l'ensemble des opérations avant le départ, prévues par les instructions d'application « chefs de train passagers » ;
 - 4) Optimiser les dispositions du QDOC 0001 par le service documentation d'Eurotunnel.

2. Description du traitement des aspects juridiques dans les rapports annuels des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure – disponibilité des rapports annuels au 31 mai [conformément à l'article 9 (6) de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires]

29. 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

30. 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 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.

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. En 2020, la crise sanitaire a empêché la mise en œuvre d'audits internes. Cependant, Eurotunnel précise avoir en conséquence accru la présence terrain et ainsi réalisé 8 visites de sécurité qui ont conduit à l'émission de 17 fiches d'amélioration.

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 2020, Eurotunnel a indiqué les principaux projets qui ont fait l'objet de points d'étape au cours de l'année 2020. Il s'agit des projets suivants :

- **Interconnexion ElecLink avec l'installation du câble dans le tunnel et sa mise sous tension** : a notamment été testée la station de conversion française ainsi que la compatibilité électromagnétique du projet pour la phase de conception.
- **Généralisation des 4 pagodes sur les Navettes Camions Arbel et WBN**
L'installation de ces pagodes sur l'ensemble des Navettes Camions Arbel (9 navettes) et WBN (3 navettes) a fait l'objet d'une décision de non-objection de la CIG en date du 20 février 2019, et devrait être terminée en 2021. Une fois terminée, cette généralisation sur l'ensemble des Navettes Camions conduira à réévaluer le processus de contrôle des camions et la sécurisation de l'exploitation (cf. projet « Universalité Fret »).
- **Nouvelle organisation Fret à quai**
Une nouvelle organisation a été mise en place au niveau des plateformes Fret.
- **Opération Mi-Vie des Navettes Passagers (OPMV-PAX)**
Eurotunnel a préparé en 2020 un programme de révision-modernisation qui est planifié de 2021 à 2026 consistant à remplacer ou réviser les sous-

systèmes des Navettes Passagers avec pour objectif d'améliorer la sécurité liée à l'exploitation des navettes quand cela est raisonnablement possible.

- **Projet STATCOM et RIAC • STATCOM**

Ce projet consiste à remplacer le système existant de compensation de la puissance réactive du réseau, le SVC, situé dans la principale sous-station britannique, MISS UK (Main Intake Sub-Station UK). La technologie STATCOM est basée sur la dernière version des onduleurs IGBT. • RIAC7 (Renforcement de l'Alimentation de la Caténaire) :

33. Le CS estime que pour l'évaluation des risques la MCS continue de 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. On peut noter qu'il existe quelques difficultés de mise en œuvre, par Eurotunnel, notamment au niveau de l'évaluation des critères utilisés permettant de définir la criticité d'un changement.

I. Origine des informations

34. Les sources suivantes ont été utilisées pour rédiger le présent rapport :

- Rapport annuel 2020 d'hygiène et de sécurité d'Eurotunnel
- Rapport annuel de sécurité 2020 de GB Railfreight
- Rapport annuel de sécurité 2020 d'Eurostar
- Rapport annuel de sécurité 2020 de DB Cargo

J. 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

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

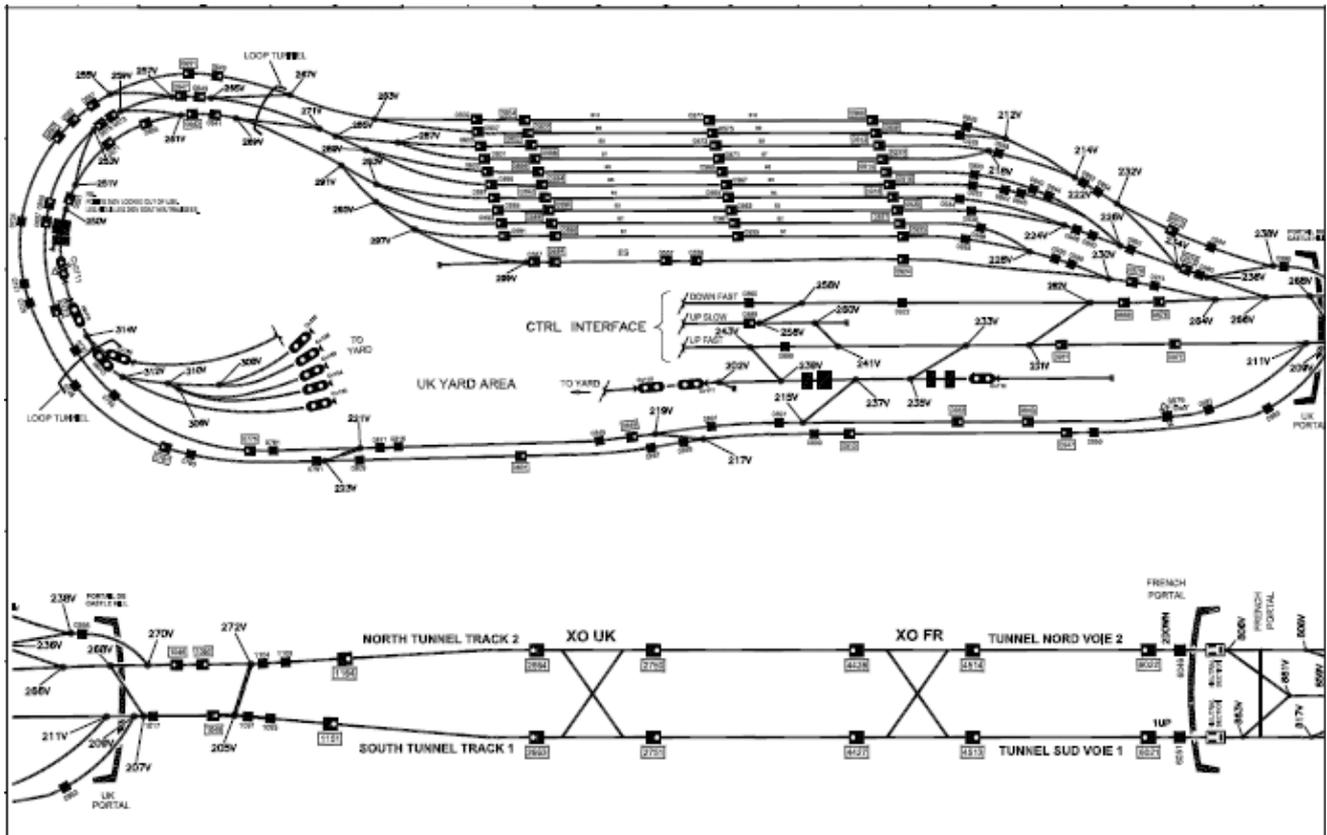
Longueur totale des voies – ligne à grande vitesse : 108 km

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

Nombre de passages à niveau : aucun sur les voies principales

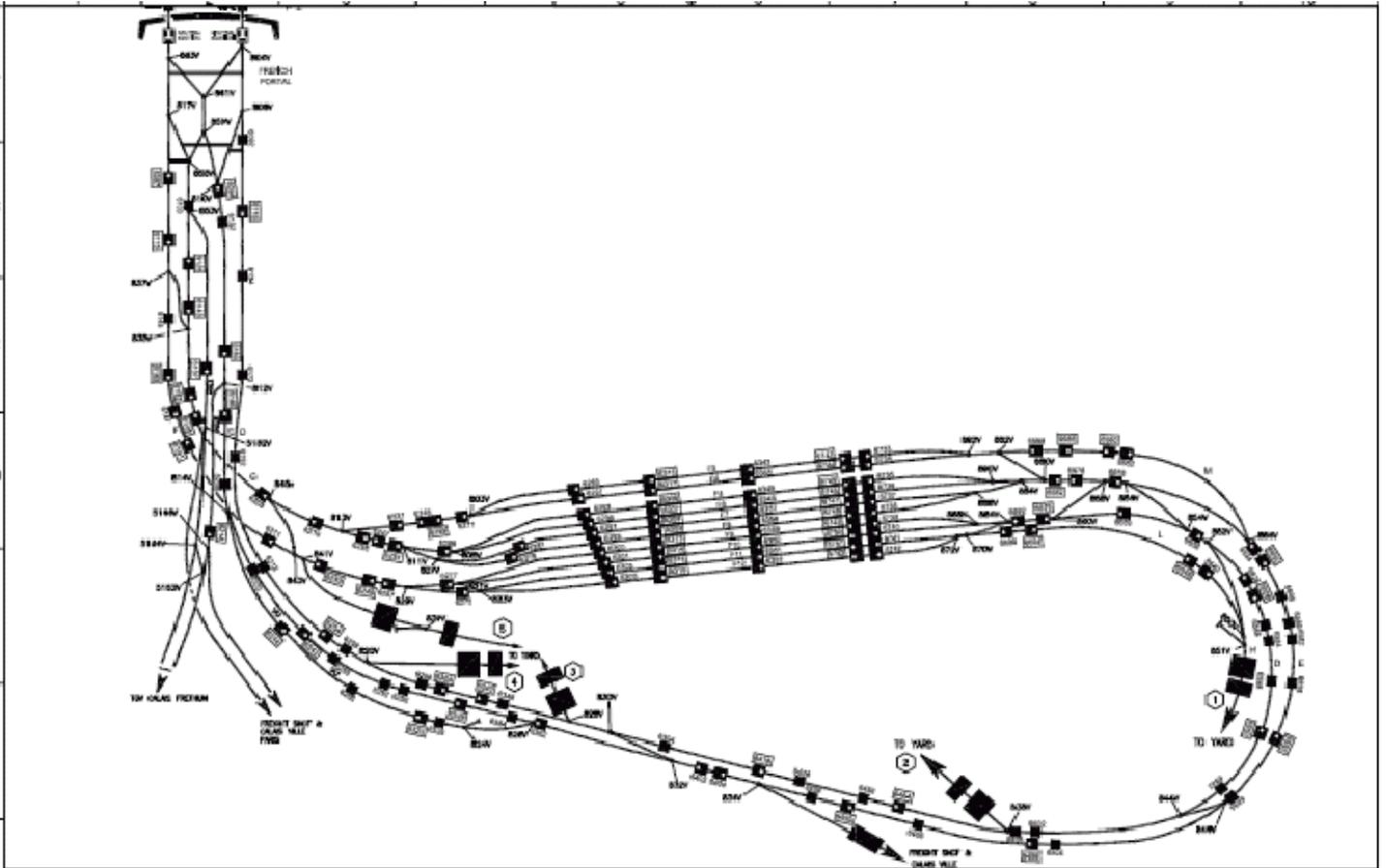
Nombre de repères : 655

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

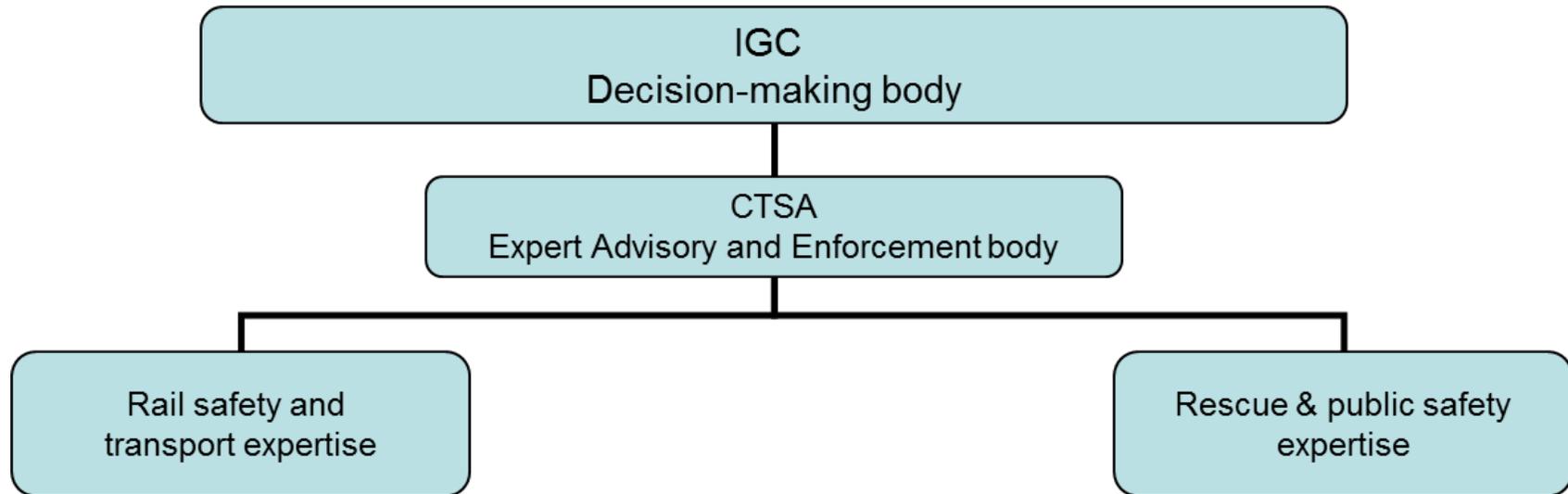
Les entreprises ferroviaires qui ont traversé la liaison fixe en 2019 sont les suivantes :

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

Nom : GB Railfreight
Adresse : 3rd Floor
55 Old Broad Street
London
EC2M 1RX
Royaume Uni
Site internet : 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 – Expertise en matière de 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 2020, 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 2020 figurent dans un tableau Excel séparé.

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

PARUTION	CATEGORIE	REGLEMENT	SYNTHESE / INFORMATIONS
29 décembre 2020	REGLEMENTATION NATIONALE FR	Décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche.	Application au 1er janvier 2021 les articles 2 à 211 du Décret du 27 mai 2019 pour la partie française de la liaison fixe trans-Manche, sous réserve des adaptations prévues par les articles 2 à 4 du présent décret.
23 décembre 2020	EUROPE	Règlement (UE) 2020/2222 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).	Relatif à certains aspects de la sécurité et de la connectivité du transport ferroviaire en ce qui concerne l'infrastructure transfrontalière reliant l'Union et le Royaume-Uni par la liaison fixe transmanche.
21 octobre 2020	EUROPE	Décision (UE) 2020/1531 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 habilitant la France à négocier, signer et conclure un accord international complétant le traité entre la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche.	/
21 octobre 2020	EUROPE	Règlement (UE) 2020/1530 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2020 modifiant la directive (UE) 2016/798, en ce qui concerne l'application des règles de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires sur la liaison fixe transmanche.	/
7 août 2020	REGLEMENTATION NATIONALE FR	Décret n° 2020-1009 du 7 août 2020 reportant la vérification de l'aptitude physique des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports en raison de l'épidémie de covid-19.	Reportant la vérification de l'aptitude physique des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports en raison de l'épidémie de Covid- 19.
12 juin 2020	EUROPE	Règlement délégué (UE) 2020/782 de la Commission du 12 juin 2020 modifiant les règlements délégués (UE) 2018/761 et (UE) 2018/762 de la Commission en ce qui concerne leur date d'application à la suite de la prorogation du délai de transposition de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).	Prorogation du délai de transposition de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil.
25 mai 2020	EUROPE	Directive (UE) 2020/700 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 modifiant les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leurs délais de transposition (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).	Les états membres ayant prorogé la transposition de la directive 2016/797 peuvent à nouveau proroger au 31/10/2020. Cette nouvelle prorogation est due à la situation sanitaire liée à la Covid – 19.
25 mai 2020	EUROPE	Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).	Prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports.
27 mars 2020	EUROPE	Décision d'exécution (UE) 2020/453 de la Commission du 27 mars 2020 sur les normes harmonisées relatives aux équipements ferroviaires élaborées à l'appui de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.	La Décision apporte des précisions sur l'application des normes relatives aux équipements ferroviaires.
9 mars 2020	EUROPE	Règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020 modifiant les règlements (UE) no 321/2013, (UE) no 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition.	Le règlement 2020 387 UE apporte des modifications pour les STI matériel roulant (article 3 uniquement), LOC and PASS (article 3 uniquement) et CCS (article 2 uniquement).

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 2020.</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 2020.</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 Partie A soumises par des entreprises ferroviaires en 2020.		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 Partie B soumises par des entreprises ferroviaires en 2020.	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 2020	Nombre total de certificats révoqués dans ERADIS (révoqués au cours de l'année 2020)
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 2020.	0		

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 2020.	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 Partie A aux entreprises ferroviaires en 2020.		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 Partie B aux entreprises ferroviaires en 2020.	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 2020.		non concerné	non concerné	non concerné