

Ch + Colère Mgr

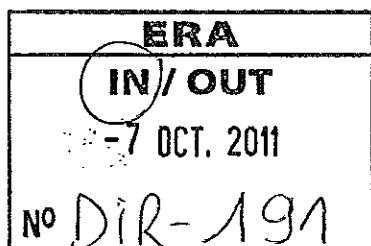
COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA MANCHE  
CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION

M.E.D.D.T.L.  
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche  
Tour Voltaire, 1 Place des Degrés  
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX  
Téléphone : 01.40.81.78.81  
Fax: 01. 40.81.78.79

Secretariat  
Office of Rail Regulation  
One Kemble Street  
LONDON WC2B 4AN  
Direct line: 020 7282 3926  
Facsimile: 020 7282 2041

N. Réf : D.15266

La Défense, le 30 septembre 2011



Monsieur Marcel VERSLYPE  
Executive directive  
European Rail Agency  
160 Boulevard Harpignies  
BP 20392  
59307 VALENCIENNES CEDEX

**Objet :** Rapport de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche sur la sécurité de la liaison fixe en 2010

Monsieur le Directeur,

Conformément aux dispositions de l'article 18 de la directive 2004/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004, je vous prie de trouver ci-joint, en français et en anglais, le rapport annuel 2010 de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche portant sur la sécurité ferroviaire dans le tunnel sous la Manche.

Une copie de cette lettre est envoyée à M. Roy Griffins, chef de la délégation du Royaume Uni auprès de la commission intergouvernementale, ainsi qu'à Mme Caroline Wake, présidente du Comité de Sécurité et à M. Pierre Garnier, chef de la délégation française auprès de ce même comité.

Veuillez agréer, Monsieur, le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Christian Parent

Président de la Commission intergouvernementale

Tranlation

Dear M Verslype

**Channel Tunnel Intergovernmental Commission report on the safety of the Fixed Link in 2010**

In accordance with the provisions of Article 18 of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and the Council of 29 April 2004, please find attached, in English and French, the 2010 annual report by the Channel Tunnel Intergovernmental Commission on rail safety in the Channel Tunnel.

A copy of this letter is being sent to Mr Roy Griffins, Head of the UK delegation to the IGC, as well as to Mrs Caroline Wake, Chair of the Safety Authority, and Mr Pierre Garnier, head of the French delegation to the same Authority.

Yours sincerely,

Christian Parent  
Chairman, Intergovernmental Commission

**RAPPORT**  
**DE LA COMMISSION**  
**INTERGOUVERNEMENTALE**  
**AU TUNNEL SOUS LA MANCHE**  
**SUR**  
**LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE**  
**EN 2010**

## Table des matières

- A Objet du rapport
- B Préambule
- C Organisation
- D Renforcement de la sécurité ferroviaire
- E Modifications majeures de la législation et de la réglementation
- F Extension des certifications et agréments de sécurité
- G Surveillance des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure
- H Compte-rendu de l'application de la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques
- I Conclusions de l'autorité de sécurité sur l'année
- J Source des informations
- K Annexes
  - Annexe A : Informations relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises de transport
  - Annexe B : Structure et relations de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche
  - Annexe C : Chiffres des indicateurs de sécurité communs – Définitions appliquées
  - Annexe C1 : Incidents de sécurité figurant dans les rapports du CS
  - Annexe D : Principaux changements législatifs et réglementaires
  - Annexe E : Délivrance des Certifications et agréments de sécurité – données numériques.

## **A – Objet du rapport**

1. Le présent rapport comprend des informations relatives aux activités que la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) exerce en tant qu'autorité de sécurité pour la liaison fixe transmanche (le tunnel sous la Manche) selon les termes de la Directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE). Les responsabilités de la CIG se limitent à l'emprise de la liaison fixe telle que décrite dans le traité de Cantorbéry conclu entre le Royaume-Uni et la France ainsi que dans la Concession quadripartite entre les deux gouvernements et les concessionnaires. Le présent rapport traite de la période s'étendant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010.

2. Comme le présent rapport a été initialement rédigé en anglais, aucun résumé optionnel n'a été écrit dans cette langue. Une traduction française a été préparée et soumise à l'Agence ferroviaire européenne (AFE/ERA) en même temps que le document anglais, puisque la politique de la CIG est de faire en sorte que tous ses documents publics soient disponibles à la fois en anglais et en français. Les lecteurs de la version française qui souhaiteraient consulter le résumé optionnel en anglais sont invités à se référer à la version complète en anglais qui contient un résumé en langue anglaise.

## **B – Préambule**

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

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

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

6. **Entreprises de transport ferroviaire** – Les entreprises de transport ferroviaire qui ont fait circuler des trains dans le tunnel sous la Manche au cours de la période traitée par le présent rapport sont : English Welsh & Scottish International Limited (EWSI), DB Schenker Rail (UK) Ltd, SNCF, Eurostar (UK) Ltd, Eurostar International Ltd et Europorte 2. Les adresses et sites Internet de ces entreprises de transport ferroviaire sont fournis à l'annexe A.3. Les rapports annuels des autorités de sécurité française et britannique fournissent de plus amples informations les concernant.

7. **Résumé** – Les événements majeurs de 2010 ont été les suivants :

- La mise en œuvre des conclusions du ré-examen par la CIG des règles de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers transitant par le tunnel, tenant compte de l'avis technique de l'ERA sur les résultats de ce ré-examen ;
- Le lancement d'une révision des règles de sécurité spécifiques relatives aux trains de marchandises transitant par le tunnel, accompagnée d'une consultation de la profession ;
- La délivrance de certifications partie B à tous les opérateurs, en vertu des dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire - 2004/49/CE et des discussions exploratoires avec les opérateurs potentiels de nouveaux services ;

- La conclusion des travaux menés par Eurotunnel et Eurostar pour remédier aux causes des pannes de trains survenues dans le tunnel les 18/19 Décembre 2009;
- La reprise de l'évaluation initiale des risques dans le tunnel au vu du bilan de l'incendie et une réflexion sur les modifications du régime de sécurité que pourrait entraîner la mise en évidence d'une augmentation des risques ..

8. **Analyse des tendances générales** – La CIG et le comité de sécurité ont poursuivi leur surveillance du dispositif de gestion de la sécurité ainsi que leur suivi des résultats en matière de sécurité. Bon nombre des indicateurs de sécurité communs, présentés en détail en annexe C, restent à zéro. En 2010, les taux visés par Eurotunnel en matière de sécurité individuelle dans le cadre de ses objectifs propres (400) ont été atteints, mais on est resté en deçà des taux fixés en matière de sécurité collective (90 incidents au lieu de 65).

Le taux d'accidents avec arrêt de travail ne s'est pas amélioré, ni pour le personnel Eurotunnel, ni pour celui des sociétés sous-traitantes.

## C – Organisation

9. La CIG a été créée par le traité de Cantorbéry afin de suivre, au nom des gouvernements du Royaume-Uni et de la République française et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions relatives à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe. Parmi ses attributions, la CIG est chargée d'élaborer tout règlement applicable à la liaison fixe ou de contribuer à cette élaboration. Chaque gouvernement nomme la moitié des membres siégeant à la CIG, laquelle comprend au maximum seize membres, dont au moins deux représentants du comité de sécurité du tunnel sous la Manche (voir paragraphe 10 ci-dessous).

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

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

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



## D – Renforcement de la sécurité ferroviaire

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

**Tableau D.1.1 – Mesures de sécurité prises suite à des accidents ou à des événements précurseurs d'accident**

Accidents / événements précurseurs à l'origine de la mesure			Mesure de sécurité décidée
Date	Lieu	Description de l'évènement	
11/09/2008	Intervalle 6 du tunnel sous la Manche	Incendie à bord d'une navette transportant des poids-lourds	La construction d'équipements fixes de lutte contre l'incendie a commencé en 2010. Ces Stations d'Attaque du Feu (stations SAFE) permettront d'immobiliser dans le Tunnel les navettes poids lourds en feu afin d'étouffer et contenir l'incendie au moyen d'un brouillard d'eau, et de permettre ensuite aux services d'incendie et de secours d'intervenir plus efficacement

**Tableau D.1.2 – Mesures de sécurité ayant une autre origine**

Mesure de sécurité décidée	Description de l'origine de la mesure
néant	

13. Les mesures nouvelles prises au cours de l'année 2010 ont été les suivantes :

(i) **Incendie à bord d'une navette camions dans le tunnel ferroviaire nord, le 11 septembre 2008** – Un incendie s'est déclaré à bord d'un train navette poids lourds voyageant du Royaume-Uni vers la France. Il est évident que l'un des camions sur la navette a pris feu, bien que la cause précise de l'incendie reste inconnue au moment de la rédaction de ce rapport.

Bien que cet incendie n'ait occasionné aucun décès, et seulement des blessures relativement mineures, il a été reconnu qu'il s'agissait d'un accident grave

nécessitant une enquête complète. Une enquête officielle sur l'incendie a donc été lancée par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT), assisté par le Rail Accident Investigation Branch (RAIB) du Royaume-Uni. Le rapport a été reçu le 16 Novembre 2010. Par la suite, les destinataires des recommandations ont eu 90 jours pour réagir au rapport. La CIG, en tant qu'autorité nationale de sécurité, examinera ces réponses et rendra compte au BEA-TT et au RAIB à la fin de 2011.

Entre temps, constatant que la fréquence des incendies graves a été nettement supérieure à ce qui avait été estimé dans l'évaluation des risques effectuée à la mise en service du tunnel, la CIG a demandé à au Comité de Sécurité (CS) d'examiner si, au vu des preuves empiriques de l'accroissement des risques, il était nécessaire de modifier le régime de sécurité s'appliquant au tunnel. Sachant que les circonstances précises de l'incendie et le détail de ses implications opérationnelles faisaient l'objet des investigations de BEA-TT et du RAIB, le CS a néanmoins entamé en urgence des discussions avec Eurotunnel sur les implications plus larges de l'incident et les mesures à mettre en place dès maintenant, avant que l'entreprise ne fasse parvenir à la CIG son analyse complète.

En réponse, Eurotunnel a développé et mis en œuvre son plan d'action "Salamandre" en consultation avec le CS. Le plan d'action est composé de trois volets principaux :

- Prévention renforcée sur les terminaux de départ au moyen d'une surveillance accrue des camions, accompagnée d'une veille continue sur les évolutions technologiques qui pourraient permettre l'introduction d'équipements de détection de points chauds;
- En partenariat avec les services d'incendie et de secours, modifications des procédures de la première ligne de réponse (FLOR) pour améliorer la rapidité et l'efficacité des interventions des équipes FLOR en cas d'incendie. A la fin de la période couverte par ce rapport, Eurotunnel a indiqué qu'il avait conclu avec les services d'urgence de France et du Royaume-Uni, qui fournissent les équipes FLOR sous contrat, un accord de principe sur de nouvelles procédures d'interventions. Ces procédures comprennent notamment la mise à la terre de la caténaire par les équipes FLOR en cas d'urgence;
- L'établissement dans les tunnels ferroviaires de stations fixes d'extinction des incendies (stations SAFE) dans lesquelles il sera possible de contenir un incendie de camion sur une navette de fret, en attendant l'arrivée des services d'urgence. A la fin de la période couverte par ce rapport, deux stations étaient achevées en France et la CIG attendait une soumission d'Eurotunnel pour la construction de deux stations au Royaume-Uni. Eurotunnel devra faire en temps voulu une autre soumission à la CIG concernant l'utilisation opérationnelle de ces stations.
- Les services d'incendie et de secours sont en train de mettre au point des procédures d'intervention dans les zones SAFE. Une fois définies, ces

procédures seront intégrées dans les fascicules d'instruction Salamandre, de manière à fournir un point de référence unique

- (ii) **Pannes d'Eurostar survenues les 18-19 décembre 2009** – Dans la nuit du 18/19 Décembre la neige est tombée en abondance dans le Sud-Est de l'Angleterre et dans le Nord de la France. Un grand nombre de routes et autoroutes dans les deux pays étaient impraticables et le port de Calais a été fermé. Dans ces conditions, cinq trains Eurostar sont tombés en panne dans le tunnel ; les passagers ont dû faire face à de sérieux retards et ont eu des problèmes pour arriver à destination. En conséquence, le Conseil d'administration d'Eurostar a décidé de confier à M. Christopher Garnett, qui a longtemps exercé des responsabilités de très haut niveau dans le domaine ferroviaire au Royaume Uni et à M. Claude Gressier, Ingénieur général des ponts et chaussées, une étude indépendante sur ces incidents. Devant la gravité croissante des perturbations, les gouvernements de la France et du Royaume-Uni ont également demandé à la CIG de tenir une réunion extraordinaire, qui fut convoquée le 23 Décembre, en présence de MM Garnett et Gressier. Le CIG a entendu les rapports initiaux d'Eurostar et Eurotunnel sur les incidents, dans l'attente des rapports d'enquête interne plus détaillés qui devaient être fournis par les deux sociétés. Le 7 Janvier 2010 il s'est produit une autre interruption, dont la cause identifiée est la même : l'infiltration de neige dans les locomotives du matériel roulant Eurostar. Le CS a entrepris une analyse de ces événements sous l'angle de la sécurité et a fourni régulièrement, tout au long de l'année 2010, des points d'étape sur les mesures de suivi qu'il convenait de prendre. Après une rencontre avec les deux sociétés le 17 Novembre 2010, le CS a été en mesure de déclarer que des mesures adéquates avaient été prises pour réduire la probabilité qu'un tel incident ne se reproduise dans le tunnel.

## D 2 – Analyses détaillées des tendances

14. Si l'on applique les paramètres des indicateurs de sécurité communs (ISC/CSI), il y a pas eu de blessé ni de décès en 2010. Il y a eu un accident : un feu détecté à bord d'un train Eurostar en transit dans le tunnel. Les événements précurseurs enregistrés ont été relativement peu nombreux : 17 rails cassés et 3 SPAD. Une analyse détaillée appliquant les définitions des ISC ne serait par conséquent pas très significative. L'analyse des tendances, fondée sur les définitions et les informations contenues dans le rapport annuel sur la sécurité et la santé d'Eurotunnel (janvier à décembre 2010) est la suivante :

## Sécurité des passagers<sup>1</sup>

- **Accidents** : En 2010, un seul accident a été enregistré sur le terminal de passagers d'Eurotunnel : un jeune garçon est tombé et s'est cassé le bras ; il a été transporté à l'hôpital pour traitement
- Le taux d'accidents a été relativement constant depuis 2004:
  - en 2009 deux accidents ont été enregistrés dans la catégorie des risques individuels et un dans la catégorie des risques collectifs.
  - en 2008 on a enregistré deux accidents (un « risques individuels » et un « risques collectifs »).
  - un seul accident a été enregistré en 2007 (risques individuels).
  - Il y a eu deux accidents en 2006 (un « risques individuels » et un « risques collectifs »),
  - un en 2005 (risques individuels)
  - un en 2004 (risques collectifs).

## Franchissement intempestif de signal d'arrêt fermé (SPAD)<sup>2</sup>

**SPAD A (erreur conducteur)** – Avec deux SPAD A survenus en 2010, le nombre d'incidents de ce genre a été maintenu au faible niveau atteint depuis 1999.

- **SPAD C (erreur opérateur)** – Avec seulement un SPAD C survenu en 2010, le niveau d'incident est resté à un niveau acceptable.

15. **Indicateurs de sécurité communs (ISC/CSI)** – Les chiffres relatifs aux indicateurs de sécurité communs, tels que définis dans la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2004/49/CE), sont présentés en annexe C.

### D 3 – Résultats des recommandations de sécurité

16. Il n'y a pas eu de recommandations d'organismes d'enquêtes à traiter pour la CIG en 2010.

---

<sup>1</sup> Les événements liés à la sécurité (des passagers ou des personnels, collective ou individuelle) sont classés comme suit :  
Accident : événement indésirable : collision, déraillement, incendie majeur, blessure grave ou décès ;  
Quasi-accident : situation d'accident, mais dans laquelle l'événement indésirable a été évité grâce à une circonstance favorable, p. ex. : franchissement de signal sans collision, rupture de rail sans déraillement ;  
Précurseur : événement qui ne comporte aucun risque majeur mais qui met en évidence un défaut dans le système de sécurité ou qui serait susceptible de l'affecter si les mesures nécessaires n'étaient pas prises, p. ex. : franchissement intempestif de signal d'arrêt fermé A avec ATP ; rupture de rail avec informations TVM ; important déversement accidentel de carburant.

<sup>2</sup> Seuls les franchissements intempestifs de signal d'arrêt fermé A et C (SPAD A et SPAD C) sont inclus dans la définition UIC des SPAD. Eurotunnel, à la différence de nombreux chemins de fer nationaux, inclut dans ses statistiques tous les SPAD se produisant sur son réseau, y compris ceux survenus sur les voies secondaires et les voies consignées.

## E – Modifications majeures de la législation et de la réglementation

**17. Règlement relatif à la sécurité de la liaison fixe transmanche** –Durant la période traitée par le présent rapport, la CIG a porté son attention sur la transposition à la liaison fixe de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires (2008/110/CE) amendée et de la nouvelle directive relative à l'interopérabilité (2008/57/CE). Cette tâche se poursuit en 2011.

**18. Autres dossiers réglementaires majeurs traités par la CIG et le comité de sécurité** – Les autres dossiers importants qui ont été traités par la CIG et le comité de sécurité au cours de l'année 2010 sont les suivants :

- (i) **Révision des règles de sécurité spécifiques relatives aux trains de passagers transitant par le tunnel** – La CIG a publié les conclusions de son examen le 31 mars 2010, et a ensuite écrit à Eurotunnel en lui demandant d'apporter à ses règles d'exploitation les changements nécessaires pour mettre en œuvre ces conclusions, selon lesquelles un train de passagers empruntant le tunnel doit être :
- capable de poursuivre sa marche en feu pendant 30 minutes de façon à pouvoir sortir du tunnel et être immobilisé dans une zone où les passagers puissent être évacués et le feu combattu en toute sécurité ;
  - capable d'opérer sur des pentes de 11/1000, de sortir du tunnel après un arrêt avec 50% de sa puissance de traction disponible, et de tracter un train du même type hors du tunnel ;
  - muni d'une cabine de conduite à chaque extrémité ;
  - équipé de dispositifs d'extinction dans les compartiments moteur ;
  - équipé de systèmes de protection contre la pénétration des fumées ;
  - à traction électrique ;

Les règles exigeant le respect de normes particulières de protection incendie pour la conception et la performance des véhicules et leurs équipements, et la présence de boutons d'appel à l'extrémité de chaque voiture ont été retirées, car ces exigences sont traitées par les STI sur le matériel roulant. Il a également été décidé que les trains ne devaient plus obligatoirement pouvoir être scindés en deux parties, ni avoir une locomotive à chaque extrémité. Enfin, les exigences portant sur la longueur des trains et la présence d'un couloir continu, demeurent nominalement applicables, mais les candidats qui proposeraient des systèmes nouveaux ont la possibilité de le faire en s'appuyant sur une évaluation des risques conforme au Règlement CE 352/2009.

En Décembre 2010 la CIG a demandé à l'ERA un avis technique sur les conclusions de son examen. L'avis a été publié en mars 2011, et les travaux ultérieurs menés avec l'ERA sur le cadre réglementaire de la CIG seront couverts dans le rapport annuel pour 2011.

- (ii) **Discussions avec les entreprises ferroviaires et les constructeurs de matériel roulant** – Au cours de l'année de la CIG et le CS ont engagé des discussions avec des entreprises ferroviaires et des fabricants de matériel roulant sur les exigences qui leur seront appliquées pour obtenir l'autorisation de mise en service de matériel roulant et la certification partie B pour l'exploitation à travers le tunnel..
- (iii) **Participation aux travaux de l'Agence ferroviaire européenne et de ses groupes de travail** – La CIG et le comité de sécurité ont continué à jouer leur rôle à part entière au sein de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) et dans ses différents groupes de travail. Étant donné leurs ressources limitées, la CIG et le comité de sécurité ne peuvent participer directement qu'aux activités qui présentent un intérêt majeur pour eux ; pour ce qui est des autres activités, ils font appel aux liens étroits qu'ils entretiennent avec les experts des autorités de sécurité britannique et française, ce qui leur permet de se tenir informés. La CIG et le comité de sécurité continuent néanmoins à prendre une part importante dans les réunions du réseau AFE des autorités nationales de sécurité ainsi que dans les groupes de travail qui traitent des domaines suivants : méthodes de sécurité communes ; indicateurs de sécurité communs ; agréments et certifications ; et règles nationales de sécurité. De plus, la CIG et le comité de sécurité ont continué à examiner soigneusement tous les questionnaires et enquêtes que l'Agence ferroviaire européenne leur a envoyés et ils ont apporté des réponses substantielles chaque fois que cela paraissait nécessaire.
- (iv) **Directive sur la certification des conducteurs de trains (2007/59/CE)** – La CIG a décidé que la meilleure méthode de transposition à la liaison fixe des exigences de la directive qui portent sur l'attribution de licences aux conducteurs serait qu'il y ait des transpositions nationales cohérentes et compatibles s'appliquant aux parties britannique et française de la liaison fixe, ce qui éviterait le recours à une réglementation binationale. Les transpositions nationales ont été effectuées au Royaume-Uni et en France, respectivement en mars et avril 2010. La CIG a écrit à Eurotunnel en juillet 2010 pour lui rappeler les obligations qui seraient applicables à partir de juin 2011 en matière de licences et de certifications.

## F – Extension des certifications et agréments de sécurité

19. En vertu des dispositions transitoires figurant dans le règlement binational dans le cadre de la transposition de la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires qui est entrée en vigueur le 4 juillet 2008, les études de sécurité déjà acceptées pour les entreprises de transport ferroviaire qui utilisent la liaison fixe ont été considérées comme des « certificats de sécurité - partie B » tacites pour une période de deux ans maximum (c.-à-d. jusqu'au 4 juillet 2010).

20. En Novembre 2009, EWSI Ltd et DB Schenker Rail (RU) Ltd ont déposé auprès de la CIG des demandes de certificats partie B de afin de pouvoir emprunter le tunnel. A la lumière de l'analyse effectuée par le CS et ses experts, la CIG a délivré ces certificats en mars 2010.

21. En ce qui concerne Eurostar (UK) Limited, le CIG a délivré à la société un certificat partie B en juin 2010 pour lui permettre de poursuivre l'exploitation au delà du 4 Juillet 2010. Elle a par la suite examiné la demande déposée par la nouvelle structure juridique, Eurostar International Limited. Le 16 août 2010, la CIG a délivré à cette société un nouveau certificat partie B d'exploitation dans le tunnel. .

22. De même, le comité a examiné la demande présentée par Europorte 2 de poursuivre ses activités dans le tunnel au delà du 4 Juillet 2010, et a été en mesure de délivrer un certificat avant cette date. A la fin de la période couverte par ce rapport, la CIG a été saisie d'une demande de certificat partie B par la compagnie, désormais appelée Europorte Channel.

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

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

23. Au cours de l'année 2010, les résultats en matière de sécurité d'Eurotunnel et des entreprises de transport ferroviaire utilisant la liaison fixe ont été évalués au regard des dispositions réglementaires antérieures à celles prescrites par la directive sur la sécurité des chemins de fer communautaires. L'actuel programme quinquennal d'inspection et d'audit a été établi en tenant compte des éléments clés inclus dans le système de gestion de sécurité (SGS) d'Eurotunnel. Le programme couvre la durée de validité du SGS, durant laquelle les inspections et audits devront déboucher sur des conclusions positives afin que le SGS puisse être validé avant qu'Eurotunnel ne soumette son prochain dossier d'agrément en 2014.

24. Les méthodes de surveillance utilisées en 2010 ont été les suivantes :

- inspections ;
- informations en continu – rapports réguliers d'Eurotunnel tels que : rapports quotidiens du responsable de permanence exploitation (ODM) ; résumés mensuels des événements de sécurité (connus sous le nom de « rapports flash ») ; comptes rendus des réunions du comité de sécurité ; statistiques d'exploitation ; etc. ;
- informations issues de l'étude des accidents ou incidents ;
- rapports d'audit (internes comme externes) ;
- réunions ad hoc entre Eurotunnel et les experts du comité de sécurité ;
- réunions avec les entreprises ferroviaires ;
- informations d'Eurotunnel sur ses relations avec les entreprises de transport ferroviaire et sur la gestion des changements.

25. La programmation des inspections est restée fondée sur les domaines d'activité identifiés par les experts du comité de sécurité au cours de leur analyse du SGS d'Eurotunnel. Cependant, les programmes d'inspection sont demeurés suffisamment adaptables pour couvrir les domaines nouveaux correspondant aux activités d'Eurotunnel apparues en cours d'année.

26. Les inspections et audits ont abouti à un certain nombre de recommandations qui ont été notifiées en bonne et due forme par le comité de sécurité à Eurotunnel et, le



cas échéant, aux entreprises ferroviaires. Ces recommandations ont été reprises dans un tableau de suivi qui permet au comité de sécurité de faire régulièrement des points d'avancement avec Eurotunnel et de voir si le gestionnaire d'infrastructure a pris les mesures appropriées en réponse aux recommandations.

27. De manière générale, le programme d'inspections de 2010 ainsi que les autres activités de surveillance entreprises au cours de l'année ont montré que le fonctionnement de la liaison fixe continue d'offrir un niveau de sécurité satisfaisant, tout en continuant à exiger une vigilance permanente.

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

28. Comme le travail de construction des stations SAFE d'Eurotunnel a été entrepris avant l'entrée en vigueur de la méthode de sécurité commune pour le matériel roulant, celle-ci n'a pas été utilisée comme base pour l'évaluation et l'appréciation des risques.

### I – Conclusions de la CIG à propos de l'année 2010 – Priorités

29. Le lien fixe transmanche permet de transporter chaque année plus de dix millions de voyageurs entre la Grande-Bretagne et la France et il relie la Grande-Bretagne au réseau de lignes à grande vitesse du reste de l'Europe. A ce titre, il est d'une importance capitale. L'exploitation de ce tunnel sous-marin de 54 kilomètres de long pose des problèmes de sécurité spécifiques, notamment en cas d'incendie ou de panne immobilisant les passagers à l'intérieur du tunnel pendant de longues heures. Il est donc pleinement justifié qu'une attention particulière soit portée aux règles de sécurité qui s'appliquent à la liaison fixe.

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

- la clarification de toutes les règles techniques et de sécurité applicables au tunnel de sorte qu'elles puissent être notifiées et publiées conformément aux directives de sécurité et d'interopérabilité en vigueur.
- l'examen des demandes d'autorisation du nouveau matériel roulant devant emprunter le tunnel et des demandes de certification des entreprises ferroviaires se proposant de lancer de nouveaux services utilisant le tunnel.
- les mesures supplémentaires à prendre pour tenir compte des conséquences de l'incendie du 11 Septembre 2008, qui fait l'objet d'un programme d'action en cours. La CIG rendra compte des recommandations formulées dans le rapport du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) avant novembre 2011.
- des discussions avec les gouvernements nationaux, en France et au Royaume-Uni, sur la méthode à adopter pour transposer au tunnel la nouvelle réglementation européenne, et notamment les modifications apportées à la directive 2004/49 sur la sécurité ferroviaire, les exigences relatives à l'interopérabilité et toute nouvelle exigence découlant des travaux de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ou du développement du système européen de spécifications techniques d'interopérabilité (STI), notamment la STI sur la sécurité dans les tunnels ferroviaires.
- suivi des opérations d'Eurotunnel (incidents, santé et sécurité du personnel)
- préparation des mesures destinées à traiter les incidents de sécurité graves, notamment au moyen du plan d'urgence binational, simulation annuelle qui définit le cadre de coopération des services de secours des deux pays en cas d'accident ou d'incident dans le tunnel, en particulier dans la période précédant les Jeux olympiques de 2012 à Londres.

## **J – Source des informations**

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

- Rapport annuel d'Eurotunnel sur la santé et la sécurité pour l'année 2010
- Rapport annuel d'Europorte Channel sur la sécurité pour 2010
- Rapport annuel d'Eurostar sur la sécurité pour 2010
- Rapport de la SNCF sur la sécurité de l'exploitation en 2010 sur la section commune transmanche pour ses missions d'entreprise ferroviaire
- Rapport annuel d'EWSI sur la sécurité pour 2010

## **K - Annexes**

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

ANNEXE B : Structure et relations de la CIG ;

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

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

ANNEXE D : Principaux changements législatifs et réglementaires

ANNEXE E : Délivrance des certifications et autorisations – données chiffrées

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

### **A.1 Plan du réseau**

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

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

Nom : Eurotunnel

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

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

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

<http://www.eurotunnelgroup.com/assets-fr/Le-Groupe/Profil/Notre-Metier/2012DocReferenceReseauET/>

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

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

**Écartement de voie :** standard UIC ;

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

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

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

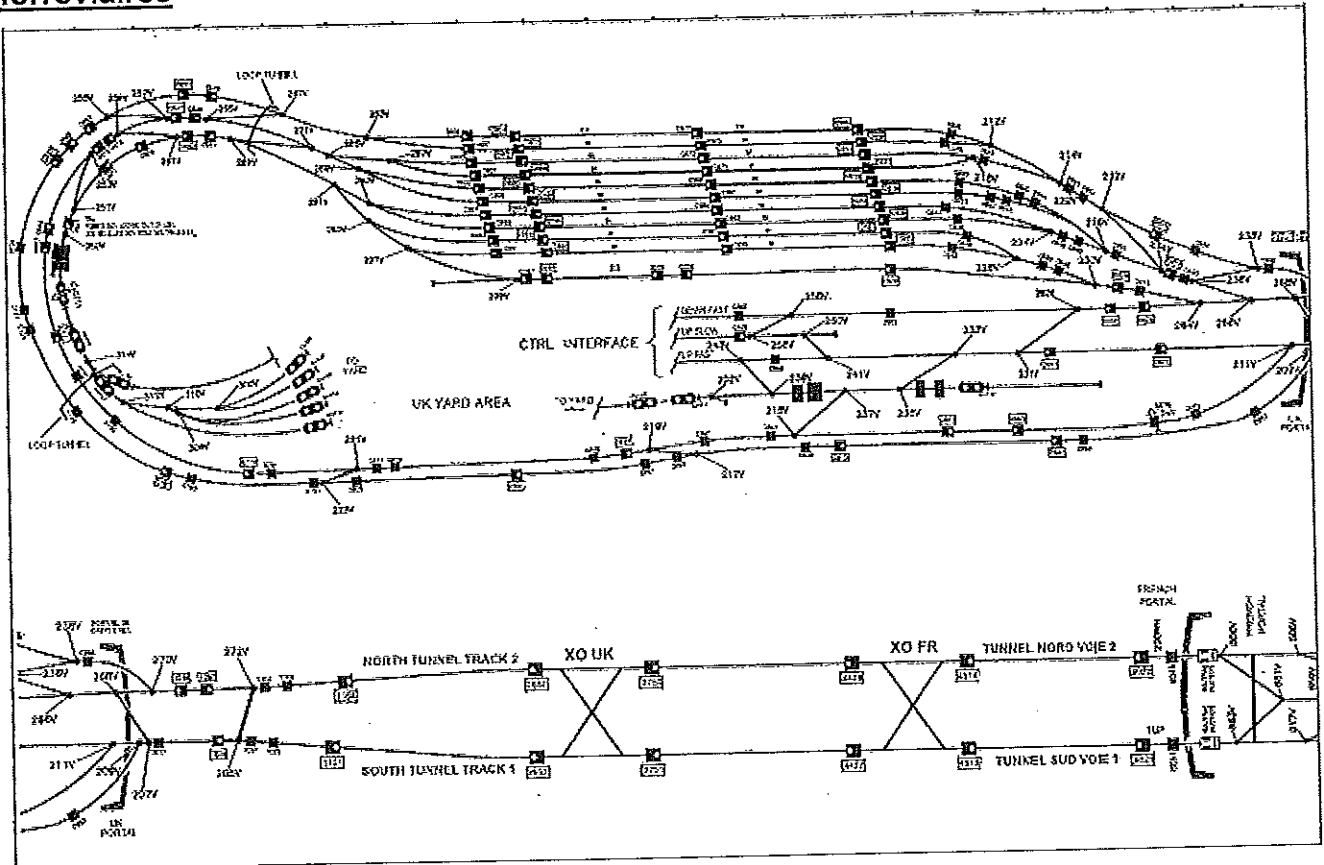
**Longueur totale de lignes à grande vitesse :** 108 km ;

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

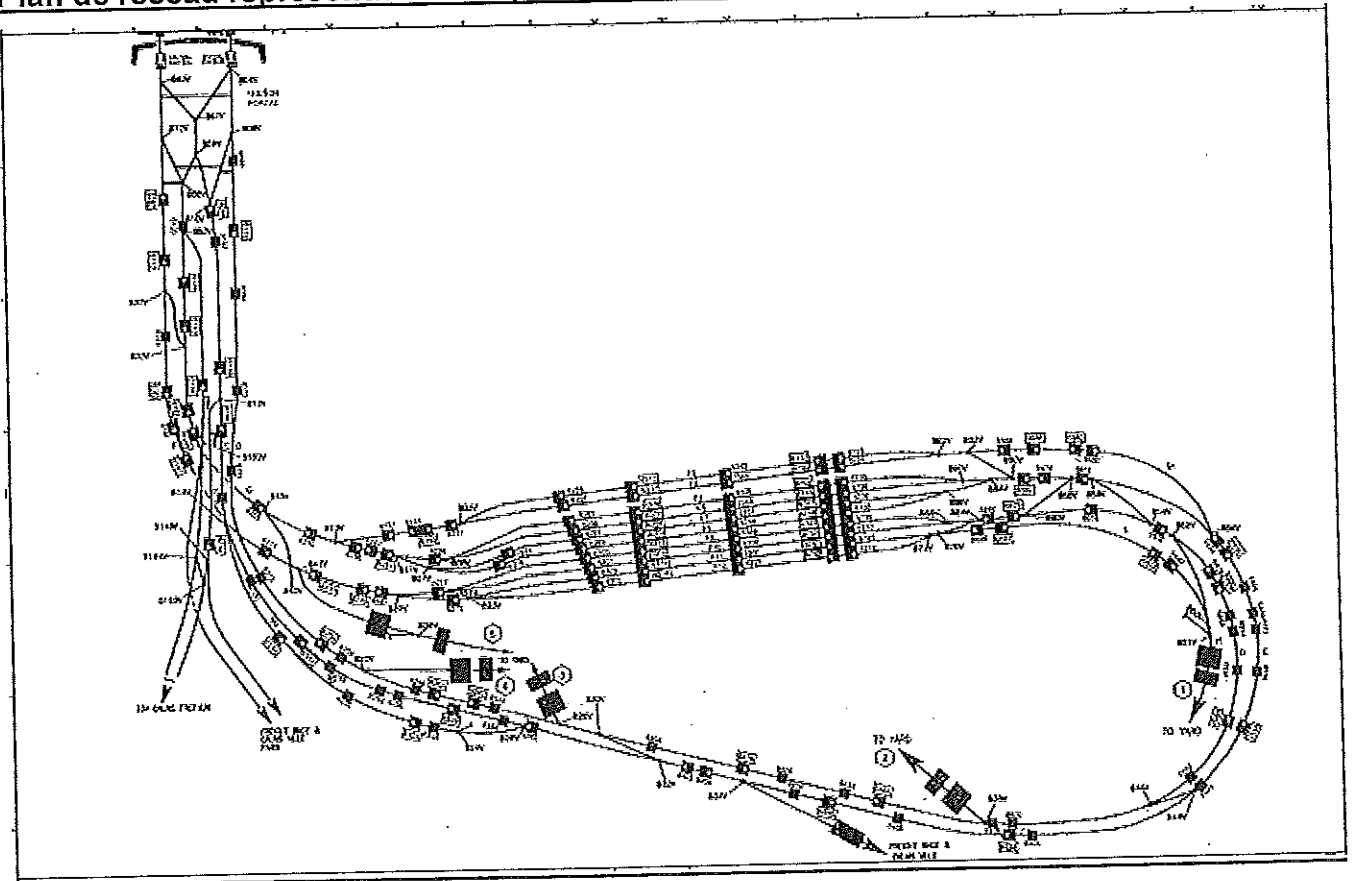
**Nombre de passages à niveau :** aucun sur les lignes principales ;

**Nombre de signaux :** 655.

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



**Plan de réseau représentant la disposition du terminal français**



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

Les entreprises de transport ferroviaire qui ont utilisé la liaison fixe en 2009 sont les suivantes :

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

**Adresse :** Lakeside Business Park  
Carolina Way  
Doncaster  
South Yorkshire  
DN4 5PN  
Royaume-Uni

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

---

**Nom :** Eurostar International Ltd

**Adresse :** Times House  
Bravingtons Walk  
Regent Quarter  
London  
N1 9AW

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

---

**Nom :** SNCF

**Adresse :** 34, rue du Commandant Mouchotte  
F-75699 Paris CEDEX 14 (France)

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

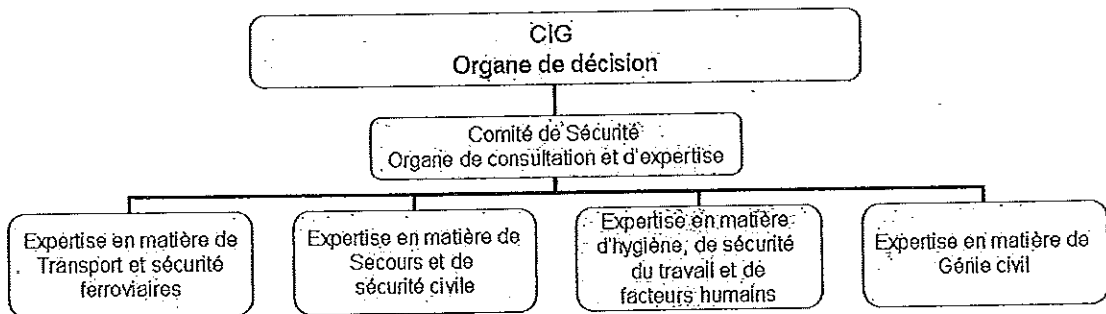
---

**Nom :** Europorte Channel

**Adresse :** 15, rue des Sablons  
F-75016 Paris (France)

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

## Structure de la CIG



Cet organigramme porte uniquement sur la CIG dans son rôle d'autorité de sécurité pour le tunnel



## ANNEXE C : CHIFFRES DES INDICATEURS DE SECURITE COMMUNS

Les chiffres des indicateurs de sécurité communs pour l'année 2010, sont présentés dans un fichier « Excel » distinct.

### ANNEXE C.1 : INCIDENTS RELATIFS A LA SECURITE PRECEDEMMENT INTEGRES AUX RAPPORTS PUBLIES PAR LE COMITE DE SECURITE

**Nombre total d'événements signalés au comité de sécurité en 2010 = 84**

Déversements accidentels de carburant	=	38
Arrêts non programmés de plus de 30 min	=	20
Problèmes de voie ou de rail	=	15
SPAD A (erreur conducteur)*	=	2
SPAD C (erreur opérateur)*	=	1
Décrochements de caténaire	=	2
Incendie / Dégagement de fumée	=	2
Blessures	=	1
Détérioration d'essieu	=	0
Déraillement	=	0
Dételage	=	0
Train en dérive	=	1
Porte de secours ouverte au départ	=	1
Intrusion humaine	=	1

\* Seuls les SPAD A et SPAD C sont inclus dans la définition des SPAD selon l'Union internationale des chemins de fer (IUC). Eurotunnel, contrairement à de nombreux chemins de fer nationaux, intègre dans ses statistiques l'ensemble des SPAD se produisant sur son réseau, y compris ceux qui surviennent sur les voies secondaires et les voies consignées.

## ANNEXE D: Principaux changements de nature législative ou réglementaire

(Note du traducteur : seules les parties de tableaux renseignées ont été traduites)

	Références juridiques	Date d'entrée en vigueur de la législation	Cause de la modification (Préciser s'il s'agit d'un instrument loi nouveau ou d'un amendement à la législation existante)	Description
<b>Règles nationales concernant la sécurité ferroviaire</b>				
Règles d'opération communes au réseau, y compris les règles de signalisation et de circulation	AUCUNE	31 Mars 2010	Modification/suppression des règles notifiées au titre de la Directive 2004/49 CE.	Modification des règles de sécurité notifiées suite au ré-examen des règles de sécurité applicables aux trains de passagers empruntant le tunnel
Règles spécifiant les exigences applicables aux règles opérationnelles internes (règles de l'entreprise) à établir par les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires	AUCUNE	31 Mars 2010	Modification/suppression des règles notifiées au titre de la directive 2004/49 CE.	Modification des règles de sécurité notifiées suite au ré-examen des règles de sécurité applicables aux trains de passagers empruntant le tunnel
Règles concernant les exigences applicables au personnel chargé de tâches importantes pour la sécurité, notamment critères de recrutement, évaluation médicale ; formation professionnelle et certifications.	UK: <i>Statutory Instrument 2010/724</i> FR: Décret 2010-708	UK: 6 Avril 2010 FR: 29 Juin 2010	Nouveaux instruments juridiques transposant la Directive 2007/58 CE	Tous les conducteurs de train doivent posséder une licence, sauf s'ils possèdent déjà avant les dates indiquées ci-dessous une certification appropriée pour les tâches visées ou s'ils sont en formation :  1. à partir du 1 Juin 2011, pour conduire des trains dans au moins un autre Etat de l'Union européenne ;  2. à partir du 1 Juin 2013, pour conduire des trains sur les lignes internes.  Tous les conducteurs de trains doivent avoir une licence avant Juin 2018.

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

(Note du traducteur: seules les parties de tableaux renseignées ont été traduites)

### E.2. Certifications partie B selon la directive 2004/49/CE

			A	R	P
E.2.4. Nombre de demandes de certificats partie B déposées par les entreprises ferroviaires en 2010	Enregistrées dans votre Etat membre pour	Nouveaux certificats	6	0	0
		Mises à jours/amendements	0	0	0
		Renouvellements	0	0	0

A = Demande acceptée, le certificat a été délivré

R = Demande rejetée :le certificat n'a pas été délivré

P = Cas en attente, le certificat n'a pas encore été délivré

### E.5. Procédures – Certifications partie B

		Nouveau certificat	Mise à jour/amendement	Renouvellement
En 2010, durée moyenne pour les entreprises ferroviaires entre la réception de la demande et la délivrance finale du certificat partie B, après réception de la documentation complète	Enregistrées dans votre Etat membre	103 jours	N/A	N/A