

**CHANNEL TUNNEL INTERGOVERNMENTAL COMMISSION
COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE AU TUNNEL SOUS LA
MANCHE**

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

**M.E.D.D.E.
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche
Tour Voltaire, 1, Place des Degrés
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX
Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

9 December 2012

Jean-Alexis Souvras
IGC Co-ordinator
Eurotunnel
UK Terminal
Ashford Road
Folkestone
KENT
CT18 8XX

Ref: 12/13/15

Dear Jean-Alexis

Eurotunnel Network Statement – draft of 2014 working timetable

Thank you for your letter of 9 November providing the Intergovernmental Commission (IGC) with your draft Network Statement for the 2014 working timetable, in accordance with Article 5.3 of the binational regulation on the Use of the Channel Tunnel.

As the regulatory body, the IGC is responsible for ensuring that there is no discrimination in access to the market of the Channel Tunnel. The IGC is competent to hear any appeals from train operators and other applicants who consider that they have been unfairly treated or discriminated against as a result of decisions adopted by Eurotunnel, including relating to the Network Statement. It urges companies to contact it if such a case arises.

As the national safety authority, the IGC is responsible for implementing and monitoring the safety framework of the Channel Tunnel, including the national rules.

The IGC has consulted the Joint Economic Committee and the Safety Authority about the draft Network Statement 2014. Detailed comments are annexed to this letter, but the IGC would like to draw your particular attention to the following points.

1) The IGC has made comments on Eurotunnel's Network Statements for the years 2011, 2012 and 2013. It is pleased that some of those comments were taken into consideration, but unfortunately many were not and so are reiterated here. The IGC therefore requests that Eurotunnel considers all comments below, many of which go beyond mere stylistic considerations, and are suggested to improve clarity and understanding. In some cases, a change is suggested so that a commonly understood railway term is used instead.

2) On the issue of safety rules for trains transiting the Tunnel, the IGC has previously stressed that "there is no obligation to submit the rules relating to the safety of the Fixed Link in the Network Statement". If safety requirements are to remain in the Network Statement document, they must be accurate and up to date, and not replicate processes and requirements found in other regulations. In particular, incorrect references are made to procedures for obtaining a Part B

certificate for operation in the tunnel, and the use of the common safety method for risk assessment, and these should be removed from the document. Also unnecessary is the replication of requirements found in the European technical specifications for interoperability.

3) With regard to the allocation of capacity, the IGC asks Eurotunnel to look again at Paragraph 4.3.2, which gives a detailed presentation of the principle of capacity allocation. While noting that it is good to highlight this principle, the IGC thinks some are subjective and offer no automatic guarantee that they will be fairly applied without discrimination. The IGC will monitor this application during financial year 2014.

4) Charging and fees: the IGC reserves the right to ensure that the charging system, defined in the Network Statement, is consistent with European requirements. This could especially be done via studies planned by the Joint Economic Committee.

By email of 20 November, the JEC asked Eurotunnel for additional information by 27 November:

- on the policy that guided the changes to the rates listed in the Network Statement;
- on charges for passenger trains, and the minimum toll based on 350 passengers; and
- with a justification of the rate increases proposed, some of which are very significant.

The IGC reminds Eurotunnel that it is required, under Article 12 of the binational regulation on the use of the Channel Tunnel, to provide the IGC with all information necessary to carry out its work as regulatory body, and regrets that the JEC did not receive a response on the three issues above until 5 December.

Moreover, the content of the response was found to be inadequate and did not address fully the questions asked by the JEC. While the JEC's work to analyse Eurotunnel's charges is being undertaken, it will consider complaints from railway operators in the context of its current understanding. Based on the present knowledge of the IGC, it would consider carefully any complaint relating to the level of the access charges as well as the imposition of a minimum toll representing 350 passengers per train.

The IGC's opinion will be published on its website for the information of stakeholders on 9 January 2013. Consequently, the IGC looks forward to Eurotunnel's response to these comments on the Network Statement 2014, by 5 January 2013, otherwise the response will not be taken into account before publication.

I am copying this letter to Christian Parent, Head of the French Delegation to the Intergovernmental Commission, to Jean-Paul Ourliac and Brian Kogan, co-Chairmen of the Joint Economic Committee, Pierre Garnier, Chairman of the Safety Authority, and Caroline Wake, Head of the UK Delegation to the Safety Authority.

Yours sincerely



Christopher Irwin
Chairman of the Intergovernmental Commission

Traduction

Conformément à l'article 5.3 du Règlement binational sur l'utilisation du Tunnel sous la Manche du 23 juillet 2009, Eurotunnel a transmis à la Commission intergouvernementale (CIG), par courrier du 9 novembre 2012, le projet de Document de référence du réseau Eurotunnel applicable à l'horaire de service 2014 (DRR 2014). Je vous en remercie.

En tant qu'organisme de, la CIG est chargée de veiller à l'absence de discrimination pour l'accès au marché de la liaison fixe. Elle est compétente pour traiter d'éventuels recours d'entreprises ferroviaire et les autres candidats qui seraient victimes d'un traitement inéquitable ou de discrimination à la suite des décisions prises par Eurotunnel, notamment au titre du Document de référence réseau. Au cas où une telle situation se présenterait, la CIG demande aux entreprises ferroviaires d'entrer en contact avec elle.

En tant qu'autorité de sécurité nationale, la CIG est chargée de la mise en œuvre et du suivi du cadre réglementaire de sécurité du Tunnel sous la Manche, y compris les règles de niveau national.

Concernant le projet de DRR 2014, après consultation du Comité binational économique et du Comité de sécurité, des commentaires détaillés sont joints à la présente lettre. Néanmoins la CIG souhaite particulièrement appeler votre attention sur les points suivants.

1) La CIG a formulé de nombreuses observations sur les projets de DRR d'Eurotunnel pour 2011, 2012 et 2013. Elle a noté avec satisfaction que certaines de ces observations avaient été prises en compte. Toutefois, de nombreuses autres ont malheureusement été ignorées et sont donc réitérées cette année. La CIG demande donc à Eurotunnel d'examiner soigneusement tous les commentaires, dont beaucoup vont au-delà des simples considérations de style, et sont proposés dans le but d'améliorer la clarté et la lisibilité du document. Dans certains cas, la modification proposée correspond au vocabulaire couramment utilisé dans le milieu ferroviaire.

2) Concernant les règles de sécurité applicables aux trains empruntant le tunnel, la CIG a déjà eu l'occasion de souligner qu' « il n'y a pas d'obligation de présenter les règles relatives à la sécurité de la liaison fixe dans le document de référence ». Si les exigences de sécurité continuent à figurer dans le DRR, elles doivent être exactes et à jour, et ne pas reproduire des procédures et exigences figurant déjà dans d'autres instruments réglementaires. Le document contient notamment des informations incorrectes à propos des procédures d'obtention des certificats de sécurité partie B pour opérer dans le tunnel et de l'usage de la méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques ; ces éléments devraient être supprimés. Il n'est pas nécessaire non plus de reproduire les exigences contenues dans les spécifications techniques d'interopérabilité européennes.

3) Concernant la répartition des capacités, la CIG demande à Eurotunnel de revoir le paragraphe 4.3.2, qui décrit en détail les principes de répartition des capacités. Tout en reconnaissant qu'il est utile de mettre en valeur ces principes, la CIG note que certains sont subjectifs et qu'il n'y a donc aucune garantie qu'ils soient appliqués équitablement et sans discrimination. La CIG s'engage à contrôler la manière dont ils seront appliqués en 2014.

4) Tarification et redevances

La CIG se réserve le droit de s'assurer que le système de tarification défini dans le DRR respecte les exigences européennes. Cette vérification sera notamment effectuée dans le cadre d'études menées par le comité binational économique.

Par courriel du 20 novembre dernier, le Comité binational économique a demandé à Eurotunnel de lui faire parvenir avant le 27 novembre des compléments d'information

- sur la politique générale qui a guidé les modifications apportées aux tarifs figurant dans le DRR

- sur les redevances applicables aux trains voyageurs, et le minimum de facturation égal à 350 passagers,

et une justification des taux d'augmentation proposés, dont certains sont très importants.

La CIG rappelle à Eurotunnel que l'entreprise est tenue, aux termes de l'article 12 du règlement binational sur l'utilisation du Tunnel sous la Manche), de lui fournir toute information nécessaire à l'exercice de sa mission d'organisme de contrôle et a le regret de constater que la réponse envoyée par Eurotunnel ne lui est parvenue que le 5 décembre.

En outre, son contenu a été jugé insuffisant et n'apporte pas d'éclairage satisfaisant sur les questions posées par le CBE. Tant que le travail d'analyse de la tarification d'Eurotunnel sera en cours, la CIG examinera les réclamations des opérateurs à la lumière des analyses dont elle dispose. En l'état actuel des éléments portés à la connaissance de la CIG, toute réclamation portant sur le niveau tarifaire et sur l'exigence d'un montant minimum de circulation correspondant à 350 passagers par train serait sérieusement prise en considération

La publication de l'avis de la CIG sur son site internet et l'information des parties prenantes seront effectifs au 9 janvier 2013. En conséquence, la CIG souhaiterait que Eurotunnel lui fasse parvenir ses réactions sur les présentes observations concernant le DRR 2014 avant le 5 janvier 2013, faute de quoi il n'en sera pas tenu compte dans cette procédure de publication et d'information.

Une copie de cette lettre est envoyée à Christian Parent, Chef de la Délégation française à la CIG, à Jean-Paul Ourliac et Brian Kogan, co-présidents du Comité binational économique, à Pierre Garnier, président du comité de sécurité, et à Caroline Wake, chef de la délégation britannique au comité de sécurité.

Christopher Irwin
Président de la Commission intergouvernementale

Paragraphe Paragraphe	Comment	Commentaire	Note
1.1	“Unique point of contact” should read “single point of contact”.	-	
1.2	In the second line of the second paragraph, “railways” should read “railway”.	-	
1.2	In the second paragraph (and wherever else they appear in this document), “SNCF”, “EIL” and “EWSI” are all used, but their meaning is not explained. These three entries could usefully be added to the glossary section at the start of the document.	Dans le deuxième paragraphe (et ailleurs dans le document), les sigles “SNCF”, “ « EIL » et « EWSI » sont utilisés, mais leur signification n’est pas indiquée. Il serait utile d’ajouter ces trois articles au glossaire final.	
1.2	SNCF is referred to as an incumbent operator. SNCF is still a signatory to the Usage Contract but no longer operates trains in the tunnel. It does not hold the necessary certification to do so.	Ce paragraphe se réfère à la SNCF comme opérateur historique. La SNCF est toujours un signataire de la Convention d’Utilisation mais elle n’exploite plus de trains dans le tunnel. Elle ne détient pas la certification nécessaire pour le faire.	
1.3.1	The first two sentences should be removed and replaced with “This is an English translation of a French document”.	-	
1.3.2	Kindly note the new address for the French secretariat (see next box)	Merci de bien vouloir noter la nouvelle adresse du SGTM Secrétariat général au Tunnel sous la Manche Ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie (MEDDE) DGITM/DST Arche Sud La Défense Cedex	
1.3.3	In the third paragraph, it would be helpful to understand precisely what is meant by “texts”.	Dans le troisième paragraphe, il serait bon de préciser ce qu’on entend par « textes ».	

2	In the final sentence, the words “holds in due” should be changed to “obtains in good”.	Dans la phrase finale, l’expression “disposer en temps utile” devrait être remplacée par “obtenir en temps utile”.	
2.1	In the final paragraph, the first sentence should read “The licence must be valid...”	Dans le paragraphe final, la première phrase devrait commencer par ‘la licence doit être valide’	
2.2	This paragraph refers to some rules for the tunnel and includes reference to the physical and professional aptitudes and training of train crew. These cannot be specified here or in this document at all.	Ce paragraphe mentionne une partie des règles du tunnel et comprend une référence aux aptitudes physiques et professionnelles et à la formation du personnel de bord des trains. Cela ne peut être spécifié à cet endroit ni ailleurs dans le document.	
2.4	“Onboard” should read “on”.	Remplacer “à bord de trains” par “à bord des trains”	
3.1.1	In this section, instances of “interval” or “intervals” should read “section” or “sections” respectively.	-	“Section(s)” is an understood English railway term; “interval(s)” has a different meaning.
3.1.3	This still refers to CT marking on wagons which is no longer deemed necessary. (further reference is made to CT marking in section 3.2.1 and Appendix 2 section 1.4). Reference to the restrictive UK gauge should be retained, but all reference to CT marking removed.	Le marquage CT des wagons est toujours mentionné, alors qu’il n’est plus considéré comme nécessaire (d’autres références au marquage CT figurent au paragraphe 3.2.1 et à l’annexe 2 section 1.4). Les références au gabarit réduit britannique doivent être conservées, mais les références au marquage CT supprimées.	
3.2.1	In the section on locomotives, “performances” should read “performance”. In the same section, “whichever” should read “whatever”. The IGC would also appreciate clarification on that is meant by modification of the operational procedures for fighting fires in the final sentence of this section.	-	
		La CIG souhaiterait avoir des éclaircissements sur ce qu’il faut entendre par la « modification des procédures opérationnelles applicables pour le traitement des incendies » mentionnée dans la phrase finale.	
3.2.1	Also in the paragraph regarding locomotives, the procedure for freight trains to use SAFE stations is referred to as being modified rather than having been implemented.	Comme dans le paragraphe sur les locomotives, la procédure d’utilisation des SAEF par les trains de fret est décrite comme étant en cours de modification, alors qu’elle est mise en œuvre.	

3.2.1	In the section on wagons, it is not clear what “RTMD” is. In the same section, “ie.” Should read “i.e.,”. In the same section, “marking with Tunnel...” should read “marked with Tunnel”. It is not clear what is meant by “control by the RU with Network Rail”. In the second section of this paragraph, “i.e. on the infrastructures” should read “e.g. on the infrastructure”.	La rédaction française est assez obscure. Reformulation suggérée : « les entreprises ferroviaires qui souhaitent circuler sur le réseau britannique classique à gabarit réduit doivent être contrôlées par le gestionnaire d’infrastructure britannique Network Rail ou utiliser des wagons marqués CT. » Ligne 8 : « de surcroît »	
3.2.1	The obligation to use locomotives conforming to the technical specifications for interoperability is unrelated to the presence of SAFE stations. The reference to these stations does not fit this paragraph, which is about rolling stock.		The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement. Le CBE a déjà proposé cette modification à propos du DRR 2013.
3.2.2	The first sentence should read “Trains must be compliant...”. The final sentence should read “Passenger trains need to continue to operate for a minimum of 30 minutes in the event of a fire”.	-	
3.2.2	Also, this refers to specific requirements for passenger trains which are repeated in Appendix 2. The Network Statement must be compatible with the agreed and notified rules and with the requirements of the TSI. This paragraph should be deleted or refer to Appendix 2.	Il s’agit d’exigences spécifiques pour les trains de passagers qui sont répétées à l’annexe 2. Le document de référence réseau doit être compatible avec les règles validées et notifiées et avec les exigences des STI. Ce paragraphe devrait être supprimé ou renvoyer à l’annexe 2.	
4.1	In this paragraph, and throughout the document, the word “circulations” should be replaced with “movements”.	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity. The term “circulations” is not an understood railway term in English.
4.2.1	The JEC is unclear on what is meant by “in programmed mode” and would appreciate clarification.	Le CBE ne comprend pas ce que signifie “en mode programme” et souhaiterait des éclaircissements.	The JEC made the same observation about Eurotunnel’s 2013 network statement,. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013
4.2.1	The first sentence of the fourth paragraph should read “During the fifth month”.	-	
4.2.1	The fifth section of this paragraph should use the word “appeals” for the current “complaints”.	L’alinéa 5 devrait faire référence aux “appels” et non aux “réclamations”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity and is consistent with the legislation. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire et

			conforme à la législation.
4.2.1	A final sentence should be added to read “See Appendix 5 for the full calendar for processing of capacity requests”.	Il serait utile d’insérer en dernière phrase « Voir le calendrier complet de la procédure de traitement des demandes de capacité en Annexe 5 ».	
4.2.3	“Saturday 14 th December 2015” should read “Saturday 13 th December 2014”.	- (la version française est correcte)	
4.3.1	The JEC requests clarity in the network statement on what is meant by “reasonable limits”	Le CBE demande un éclaircissement sur la notion de “limites raisonnables”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.
4.3.2	Part of the final sentence should read “Eurotunnel will propose solutions”.	Dans la phrase finale, lire “Eurotunnel proposera des solutions”.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity – the current drafting is meaningless. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire – la version actuelle n’a pas de sens.
4.3.2	This describes the principles of the allocation of capacity. While noting that it is a good thing to highlight these principles, the JEC notes that some of them are subjective. That means there is presumably no guarantee that they will be applied fairly and without discrimination. The Committee will monitor how these principles are applied during financial year 2014.	Ce paragraphe décrit les principes de répartition des capacités. Tout en reconnaissant qu’il est utile de mettre en valeur ces principes, le CBE note que certains sont subjectifs et qu’il n’y a donc aucune garantie qu’ils soient appliqués équitablement et sans discrimination. Le Comité contrôler a la manière dont ils seront appliqués en 2014.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013
4.3.3	The first line should read “Without prejudice to the appeal arrangements set out in...”.	A la première ligne, on devrait lire : “sans préjudice des conditions de recours évoquées ... »	
4.3.4	The final sentence of the third bullet should read “Surrender may be for the entire timetable period”.	La dernière phrase du troisième tiret devrait être : « Cette renonciation pourra porter sur toute la durée de l’horaire de service».	
4.3.5	“adopted” should read “made”.	-	

4.4	"six o'clock in the morning" should read "06:00".	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
4.5	The words "disruption" and "disturbance" appear consecutively. The word "disturbance" should be removed.	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
5.3	In the first bullet point, "immobilising" should read "stabling".	-	
5.3	In the second paragraph, "capping in 2007 prices" should read "capped at 2007 prices".	-	
5.3	In the second paragraph, "Great-Britain" should not be hyphenated.	-	
5.3	In the second paragraph, the final two sentences should read, "All railway operators are entirely free to negotiate or themselves undertake the provision of one or more of these essential services with better conditions". The following "if they so wish", should be deleted, as it is tautological.	-	
5.3	It would be clearer if the last line of the third section read "...in line with government policies in favour of modal transfer to rail".	La dernière ligne du troisième paragraphe gagnerait en clarté si on écrivait : « en conformité avec les politiques gouvernementales en faveur du transfert modal vers le rail ».	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.
5.3	In the fourth paragraph, the JEC would appreciate clarification on what is meant by "in due time".	Au quatrième paragraphe, le CBE souhaiterait être éclairé sur la signification de « en temps utile » .	
5.3	Contact details for EPC and RFF should be provided.		
5.4	In the first two paragraphs, "an additional service is announced" should read "an additional service has been announced".	Dans les deux premiers paragraphes, « une prestation additionnelle est annoncée » devrait être remplacé par «une prestation additionnelle a été annoncée ».	
5.4	In the second paragraph, the JEC would appreciate clarification on what is meant by "permanence". A letter has been sent to Europorte by the French authorities asking for information about the supply of additional services and their cost.	- La direction d'Europorte a été sollicitée par courrier pour apporter aux autorités françaises des éclaircissements sur les prestations mentionnées et leur tarification.	

5.4	In the third paragraph, “directly” should be added before “invoiced” and “under their entire responsibility” should be deleted. “in an objective of completeness” should read “for completeness”.	-	
6.1	The second paragraph should be expanded for clarity. “MPax” should be changed to “m passengers” and “Mtonnes” should be changed to “m tonnes”.	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
6.1	The paragraph which states “...(as opposed to 67% to 100% construction subsidy for all other national Infrastructure Managers)...” is not accurate because there is significant variation between national rail networks	Au deuxième paragraphe, la mention « par opposition aux 67% à 100% de subventions de construction pour tout autre réseau ferroviaire national » est inexacte et ne tient pas compte des situations différentes selon les réseaux.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.
6.1	In the fourth paragraph, “Besides” should read “In addition”. “allowing to lower considerably the launch costs” should read “allowing considerably lower launch costs”.	-	
6.2	“The regime corresponds to” should read “The regime provides”. At the end of “Option 1A” the wording “the period of the” should be inserted before the words “working timetable”. At the end of Option 1B the wording should read “...in the same reserved train paths (origin/destination)”. Option 3 should contain the wording “...planned not less than 24 hours...”. Option 4 should read “Light Engine Movement. One or more crossings by locomotive(s) without wagons not reserved.....” <u>These comments should also be considered for Appendix 3.</u>	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
6.3	The JEC’s comment in respect of Option 1A is the same as for Option 1A in paragraph 6.2. For Options 2 and 3, the wording should be “ <u>in</u> one or more individual single train paths...”. Option 4 should read “Empty Passenger Rolling Stock Movements”. <u>These comments should also be considered for Appendix 3.</u>	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel’s 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
6.4	This currently suggests that there are only 24 hours from the operation of the last train in any given month to supply the data for that month. We would be grateful for Eurotunnel to explain if this is what it intended.	Ce paragraphe laisse entendre que les données statistiques du mois devront être fournies 24heures seulement après la dernière circulation. Nous serions reconnaissants à Eurotunnel de fournir des explications à ce sujet.	The JEC also noted this for Eurotunnel’s 2013 network statementLe CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.

Does this relate to 7.1?	The JEC would like a monthly performance log to be kept and passed to it, with information on the penalties imposed under this system.	Le CBE demande qu'un tableau de bord de la performance soit tenu sur une base mensuelle et lui soit communiqué, de même que l'indication des pénalités appliquées en fonction de ce régime.	The JEC also suggested this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013.
6.5	In the second paragraph, "with the specific duty to ensure its fairness" should read "with the specific duty of ensuring its fairness".	-	
6.5 à 7.1		(passim) Des accents sont à rétablir sur les mots "opérateur » et « à ».	
6.5		Suggestion de rédaction : Comme prévu par <i>la</i> Directive 2001/14/CE (article 9.3), Eurotunnel pourra, à sa discrétion, <i>créer</i> un système de réductions <i>applicable</i> à toute Entreprise Ferroviaire, <i>et consentir</i> des réductions [...]. Eurotunnel pourra effectuer des contrôles en vue de <i>vérifier</i> que ces réductions s'appliquent <i>bien</i> à de nouveaux services [...] que <i>les mêmes réductions s'appliquent aux mêmes services</i> . Au deuxième alinéa, remplacer « aux côtés de » par « conjointement à ». Dernière phrase : « ... menée par le Directeur du réseau ferroviaire, <i>qui aura le devoir</i> spécifique d'assurer [...] <i>et devra être capable de prouver que les critères et conditions publiés ont été appliqués de manière objective</i> .	
7.1	In the second paragraph, "consists in the analysis" should read "consists of the analysis".	Au deuxième paragraphe, remplacer « consiste à l'analyse » par « consiste à analyser », « visant » par « en vue de », « classifiés et rapportés sous des tranches horaires » par « classés par tranches horaires », détaillés davantage sous des tranches ... » par « consolidés par tranches de .. » .	
7.1	In the third paragraph, the untranslated "Retour d'Experience" should read "incident review process".		

7.1	This paragraph does not explain what happens when a delay falls within the time bracket of >10 minutes and <15 minutes. We also note that the regime is unusual as it appears only to penalise an operator a "lost path fee" (representing Eurotunnel's losses) where the operator's train breaks down for >15 minutes.	Ce paragraphe n'explique pas ce qui est prévu en cas de retard compris entre 10 et 15 mn. Nous remarquons aussi que le régime est inhabituel car apparemment il prévoit d'imposer aux opérateurs un « droit pour sillon perdu » (correspondant à la perte subie par Eurotunnel) seulement dans les cas où un train est immobilisé pendant plus de quinze minutes.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.
7.1	-	Au troisième paragraphe, remplacer "des mesures d'amélioration" par "sur des mesures d'amélioration. »	
-	The JEC notes that there does not appear to be any positive incentive in the form of bonuses	Le CBE note qu'il n'y a pas d'incitations positives sous la forme de bonus.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.
-	The statement does not appear to cover the situation of the late presentation of trains. For example, late presentation from the HS1 network, the sidings at Frethun or Dollands Moor.	Le texte ne prévoit pas le cas d'une arrivée tardive des trains, par exemple de HS1 ou des voies de Frethun ou de Dollands Moor.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.
-	The JEC notes that Eurotunnel Shuttle services fall outside of the performance regime, particularly as Eurotunnel operate these services. However we do not believe this is of immediate concern.	Les navettes opérées par Eurotunnel ne semblent pas entrer dans ce régime de performance. Ce point n'est pas pour l'instant jugé prioritaire par le CBE.	The JEC also noted this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.
7.2	The last line of the second bullet point of paragraph 7.2 should read "capacity" as opposed to "capacities".		The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
7.2	In the third line of the third bullet point, "others" should read "other's".	Troisième tiret, troisième ligne : traduction française erronée, reformulation suggérée : « ni Eurotunnel ni les entreprises ferroviaires n'aient à supporter réciproquement leurs pertes en cas de perturbations dans le niveau de performance » ; dernière ligne « une incitation très puissante à atteindre un bon niveau de performance ».	
7.2	The last paragraph is not relevant to the Network Statement.	Le dernier paragraphe n'est pas à sa place dans le DRR., Dernier paragraphe, quatrième ligne, formulation obscure, suggestion : « puisqu'aucune subvention n'entre dans son financement ».	

Appendix 1, A Annexe 1, A	The sentence after “Safety Arrangements” should read “These are rule documents and are mandatory on all parties”. “texts” should read “instructions” or “operating procedures”.	- A 2 : remplacer “textes” par “instructions” ou “procédures obligatoires”.	
Appendix 1, A Annexe 1, A	All the operating rules must be readily accessible. There is no explanation of where these rules can be obtained. It is the IGC’s view that they should be published on a website so that prospective operators have access to them without having to contact Eurotunnel (the regulations clearly prescribe that mandatory rules must be completely transparent, not buried in the IM’s documentation).	Toutes les règles opérationnelles doivent être facilement accessibles. Le document ne précise pas où on peut se les procurer. L’avis de la CIG est qu’elles devraient être publiées sur un site Internet afin que les opérateurs potentiels y aient accès sans avoir à contacter Eurotunnel (selon la réglementation, il est clair que les règles impératives doivent être entièrement transparentes, et non pas enfouies dans la documentation du GI).	
Appendix 1, B Annexe 1, B	In the second paragraph, the untranslated “Retour d’Experience” should read “incident review process”.	-	
Appendix 1, B Annexe 1, B	In the second paragraph, Eurotunnel suggest they reserve the right to undertake unannounced inspections of RUs’ maintenance and rolling stock. They may wish to include this but it is doubtful there is any legal obligation for a railway undertaking to permit this. In reality any auditing etc. by Eurotunnel must be done through the safety certificate provisions for co-operation between the infrastructure manager and railway undertakings.	Eurotunnel suggère qu’il se réserve le droit de procéder à des vérifications inopinées du matériel roulant des EF et de son état de maintenance. Eurotunnel peut souhaiter mentionner ceci, mais il est peu probable que les entreprises ferroviaires soient légalement tenues de le lui permettre. En fait, tout audit etc réalisé par Eurotunnel doit être effectué selon les dispositions de coopération entre GI et EF comprises dans la certification de sécurité.	
Appendix 1, C Annexe 1, C	The first six paragraphs of this section and the (ii) are completely unacceptable and must be deleted from the Network Statement. Eurotunnel has no legal authority to prescribe the numbers of on-board staff in other operators’ passenger services, or to require notification of names of trained staff. All arrangements for managing emergencies in the tunnel must be developed in cooperation between Eurotunnel and railway undertakings. If some text is retained, “disturbance” in the second paragraph should read “disruption” and “unplanned verifications” in the sixth paragraph should read “unannounced audits”.	Les 6 premiers paragraphes de cette section ainsi que le (ii) sont complètement inacceptables et doivent être effacés du document de référence de réseau. Eurotunnel n’a aucune autorité juridique pour prescrire le nombre de membres d’équipage dans les trains de passagers d’autres opérateurs, ou pour exiger une notification des noms du personnel qualifié. Toutes les modalités de gestion des situations d’urgence dans le tunnel doivent être développées en coopération entre Eurotunnel et les entreprises ferroviaires.	

Appendix 1, D Annexe 1,D	This section is incorrect. If it is included, it must simply state that RUs must obtain a part B safety certificate from the IGC. Guidance on the process and information required is available from the IGC website. The document SAFD 0063 is inaccurate and incorrect as it too includes provisions for Eurotunnel approving train crew training courses and specifying the number of train crew.	Cette section est incorrecte. Si elle est maintenue, il faut simplement indiquer que les EF doivent obtenir un certificat de sécurité partie B de la CIG. Des lignes directrices sur le processus et les informations nécessaires sont disponibles sur le site internet de la CIG. Le document SAFD 0063 est inexact et erroné, car il comprend notamment des dispositions d'approbation des cours de formation des personnels de bord des trains par Eurotunnel et des spécifications sur le nombre des personnels de bord des trains.	
Appendix 2 Annexe 2	In the "revisions" paragraph, "during the working timetable" should read "during the period of the working timetable".	-	
Appendix 2, 1.2.5 Annexe 2, 1.2.5	It is not unreasonable to expect protection against winter conditions, but it is uncertain whether these are additional requirements over and above the requirements of the TSI. If they exist, these would need to be part of the technical rules for the tunnel. The statement about verifications in this section is not enforceable. It is unclear what action Eurotunnel believes it can take if they deem the preparedness inadequate. The JEC believes that, if this text is retained, it also be would useful to refer to the report of the independent Garnett-Gressier inquiry following the Eurostar incidents of December 2009.	Il n'est pas déraisonnable de prévoir une protection contre les conditions hivernales, mais il n'est pas certain qu'il s'agisse d'une exigence supplémentaire en sus de celles de la STI. Si cette exigence existe, elle devrait faire partie des règles techniques pour le tunnel. Dans cette section, ce qui concerne les vérifications n'est pas vraiment applicable. On ne sait pas quelle action Eurotunnel pense pouvoir exercer dans le cas où il estimerait que la préparation est insuffisante. Le CBE estime que si ce texte est retenu, il serait utile d'introduire une référence à l'enquête de MM Garnett et Gressier au sujet de la panne des Eurostar en décembre 2009.	The JEC also suggested this for Eurotunnel's 2013 network statement. Le CBE a fait la même remarque à propos du DRR 2013.
Appendix 2, paragraph 1.4	In the second paragraph, part of the first sentence should read "... the Channel Tunnel must be fitted...".	-	
Appendix 2, paragraph 1.4	In the third paragraph, the final word should be "unit".	-	
Appendix 2, paragraph 1.4	In the list of permitted wagons, "reefers" should read "refrigerated containers".	-	
Appendix 2, section 2 Annexe 2, section 2	"is conditioned upon" should read "is conditional upon". More generally, there is a lot in this section that is covered by the TSI and therefore not required. It should refer to the TSI and only describe the	- Beaucoup d'éléments décrits dans cette section sont couverts par la STI et ne sont donc pas requis. Il convient de se référer à la STI et de ne	

	zones where there are specific requirements in the tunnel rules or in specific cases. Comments on the section above also apply to section 2.8.	décrire que les cas où il existe des exigences spécifiques contenues dans les règles de sécurité unifiées du tunnel ou dans des « cas spécifiques » au sens de la STI. Cette remarque s'applique également à la section 2.8.	
Appendix 2, paragraph 2.2 Annexe 2, paragraphe 2.2	A cross reference link to evacuation procedures should be included here.	Il est suggéré d'ajouter une référence aux procédures d'évacuation.	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity. Le CBE a fait la même suggestion à propos du DRR 2013. Nous considérons que la modification proposée est plus claire
Appendix 2, paragraph 2.3	The word "missions" should be changed to "roles".	-	The JEC also suggested this change for Eurotunnel's 2013 network statement, and considers that it increases clarity.
Appendix 2, paragraph 2.3	"(NB: besides, the..." should read "(NB: in addition, the..."	-	
Appendix 2, paragraph 2.6 Annexe 2 Paragraphe 2.6	It would be useful to explain the acronym "VACMA" (Driver's vigilance device).	Il serait utile d'expliquer le sigle "VACMA » (Veille automatique avec contrôle de maintien d'appui)..	
Appendix 2, paragraph 2.9 Annexe 2, paragraphe 2.9	This section attempts to describe recent IGC policy but cannot impose specific methods for compliance with the CSM on risk assessment. References to the use of software tools should be removed.	Cette section vise à décrire la politique de la CIG mais ne peut imposer de méthode spécifique pour garantir conformité à la MSC sur l'évaluation des risques. La référence à l'usage obligatoire d'outils de simulation logiciels devra être enlevée.	
Appendix 3 Annexe 3	Where "[price] in value of January 2009" appears, this should read "[price] at January 2009 prices".	-	