

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

**Secretariat
Office of Rail Regulation
1 Kemble Street
LONDON WC2B 4AN**

**M.E.D.D.E.
Secrétariat général au Tunnel sous la Manche
DGITM/DST
Arche Sud
92055 La Défense**

**Direct line: 020 7282 3926
Facsimile: 020 7282 2041**

**Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

12 February 2013

M. Jean-Alexis Souvras
IGC Co-ordinator
Eurotunnel Group
BP 69 62904
Coquelles CEDEX
FRANCE

Ref: 12/13/21

Dear Jean-Alexis

Eurotunnel Network Statement 2014

Thank you for Eurotunnel's timely email of 5 January 2013 giving your response to the Intergovernmental Commission's comments on the draft Eurotunnel Network Statement 2014. I also note that the updated version of the Network Statement published on your website on 27 December 2012 reflects the changes you have made to the document as a result of the consultation process with IGC and others. As a matter of process, this represents a significant improvement to the pace of Eurotunnel's response to IGC's comments and I thank you for that.

While IGC welcomes Eurotunnel's acceptance of many of our suggestions, I would like to place on the record that IGC still holds many concerns about the transparency and accuracy of the Network Statement and considers they remain unresolved in the published version for 2014. They are listed below in the order in which the relevant text appears in the Network Statement and its appendices:

Paragraph 2.2 – Article 15(iii) of the bi-national regulation on safety clearly gives railway undertakings the responsibility for organising the training of their own crew. While doing so will of course necessitate co-operation with Eurotunnel, Eurotunnel does not have the right to approve (or reject) the training courses developed by railway undertakings to deliver this obligation.

Paragraph 4.3.2 – Eurotunnel’s response to IGC’s comments on path allocation principles is noted and understood. IGC will continue to monitor Eurotunnel’s application of these principles.

Paragraph 5.3 (fourth indent) – While IGC welcomes Eurotunnel’s agreement to consider developing documentation on guaranteed access conditions to essential facilities for freight, this commitment should be supported by an indicative timescale for completion of the work.

Paragraph 6.1 – The bi-national regulation on use of the fixed link requires, at Article 11.5, that Eurotunnel demonstrates that its charges are non-discriminatory. A clearer and more detailed explanation in the Network Statement of how Eurotunnel ensures alignment between the Usage Contract and Network Statement charges is therefore essential.

Paragraph 6.1 – The bi-national regulation on use of the fixed link also requires, in Articles 11.4 and 11.5, Eurotunnel to apply the charging principles set out in Directive 2001/14/EC and to demonstrate that those principles have been applied. It is therefore essential that the Network Statement provides much greater transparency as to how the actual charges reflect the principles set out in Articles 7 and 8 of Directive 2001/14/EC.

Paragraph 7.1 - While IGC welcomes Eurotunnel’s agreement to consider developing a monthly performance log with information on penalties imposed, this commitment should be supported by an indicative timescale for completion of the work. In addition, while IGC accepts Eurotunnel’s explanation (see annex) of how 10-15 minute delays are attributed we also expect this to be made clear in the Network Statement itself.

Appendix 1, A – Eurotunnel’s operational rules must be available to actual or potential users. This means it is not sufficient for them to be available only on request to Eurotunnel. Eurotunnel must take steps to make the detail of the rules, in particular the documents referenced in the Network Statement, available on its public website.

Appendix 1, B – Neither the bi-national regulation on safety nor the Concession Agreement give Eurotunnel the right or obligation to carry out unannounced audits of railway undertakings’ maintenance arrangements. Rolling stock maintenance is the ultimate responsibility of the undertaking operating the trains (in accordance with Article 15(v) of the bi-national regulation), under the proportionate supervision of the national safety authority and its inspectors. (In the same way, railway undertakings are not permitted to audit Eurotunnel’s rolling stock or infrastructure maintenance work.) As such, Eurotunnel’s wish to inspect railway undertakings’ maintenance activity cannot be enforced and should not be included in the Network Statement to avoid any misapprehension.

Appendix 1, C – Neither the bi-national regulation on safety or the Concession Agreement require or permit Eurotunnel to prescribe the number of train crew to be used by railway undertakings nor to be notified of the names of railway undertakings’ trained staff. The Network Statement should reflect that all arrangements for managing emergencies in the tunnel must be developed in co-operation between Eurotunnel and railway undertakings.

Appendix 1, D – For the reasons outlined in several of our comments above, compliance by railway undertakings with the referenced document SAFD0063 as currently drafted must not be construed as mandatory due to the provisions it includes in respect of Eurotunnel approval of railway undertaking crew training, crew numbers etc.

Appendix 2, 1.2.5 (and 2.8) – While it is reasonable to expect railway undertakings to take adequate precautions against winter conditions (in accordance with Article 15(v) of the bi-national regulation on safety), Eurotunnel must not seek to unilaterally impose requirements above and beyond the TSIs. In addition, neither the bi-national regulation on safety or the Concession Agreement oblige or permit Eurotunnel to carry out “verifications” of railway undertakings’ preparedness. As such, these references should be amended in the Network Statement to ensure they are not misconstrued as enforceable, mandatory requirements.

Appendix 2, 2.9: It is not useful to prescribe that railway undertakings carry out a demonstration under evacuation conditions. The Network Statement should simply require that railway undertakings “must conform to the general evacuation principles described in Eurotunnel document RWAY2007. In due course, this document will need to be updated so it can apply to more than one operator”.

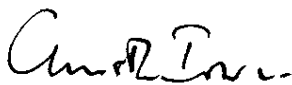
Appendix 4 – While IGC notes and understands Eurotunnel’s explanation of why a minimum access charge (corresponding to 350 passengers) is applied to passenger trains in the Network Statement, we remain seriously concerned that this creates the potential for discrimination because no such charge is applied to passenger trains in the Usage Contract. At the very least, to ensure clear compliance with Article 11.5 of the bi-national regulation on use of the fixed link, the Network Statement should contain a clear explanation of how the two charges align.

The IGC reminds Eurotunnel that any continuing lack of transparency or accuracy in the Network Statements may expose your company to appeals and complaints from existing and potential customers.

The full table of our comments and your responses is annexed to this letter for the record.

I am copying this letter to Christian Parent, Head of the French Delegation to IGC, as well as to Pierre Garnier, Caroline Wake, Brian Kogan and Jean-Paul Ourliac, respectively Chairman and Head of UK Delegation to the Channel Tunnel Safety Authority and the Co-Chairmen of IGC’s joint economic committee. It will be published on the IGC’s website on 15 February.

Yours sincerely,



Christopher Irwin
Chairman of the Intergovernmental Commission

Traduction

Document de référence de réseau 2014

Je vous remercie du courriel reçu d'Eurotunnel dans les délais, le 5 janvier 2013 et qui contient votre réponse aux commentaires de la Commission intergouvernementale sur le projet de Document de Référence Réseau (DRR) d'Eurotunnel pour 2014. Je note également que la version mise à jour du DRR publiée sur votre site le 27 Décembre 2012 inclut les changements effectués dans le document à la suite du processus de consultation mené avec la CIG et d'autres instances. En termes de procédure, ceci représente une amélioration significative des délais de réponse d'Eurotunnel à la CIG, ce dont je vous remercie.

Bien que la CIG ait noté avec satisfaction qu'Eurotunnel avait retenu un grand nombre de ses suggestions, je tiens à souligner que la CIG reste très préoccupée par les problèmes de transparence et d'exactitude du DRR et estime qu'ils ne sont pas totalement résolus dans la version publiée pour 2014. Nos préoccupations sont reprises ci-dessous dans l'ordre des passages concernés du DRR et de ses Annexes.

Paragraphe 2.2 – L'article 15 (iii) du règlement binational de sécurité attribue aux entreprises ferroviaires la responsabilité d'organiser la formation de leurs équipages. Bien qu'il soit de toute évidence indispensable de coopérer avec Eurotunnel pour ce faire, Eurotunnel n'a pas le droit d'approuver (ni de rejeter) les cours de formation développés par les entreprises ferroviaires en vue de satisfaire à cette obligation.

Paragraphe 4.3.2 – La réponse d'Eurotunnel à la CIG à propos des principes d'allocation des sillons est comprise et bien notée. La CIG continuera à contrôler la manière dont Eurotunnel applique ces principes.

Paragraphe 5.3– (quatrième alinéa) Tout en notant avec satisfaction l'intention d'Eurotunnel de préparer une documentation sur les garanties d'accès aux prestations essentielles pour le fret, la CIG estime que cet engagement devrait s'appuyer sur un calendrier prévisionnel de mise en œuvre.

Paragraphe 6.1– Le règlement binational d'utilisation du Lien fixe (article 11 .5) stipule qu'Eurotunnel doit être en mesure de montrer que son système de tarification n'est pas discriminatoire. Il est donc essentiel que le DRR contienne une explication plus claire et plus détaillée de la manière dont Eurotunnel s'assure que les redevances du RUC et celles du DRR sont alignées.

Paragraphe 6.1– Le règlement binational sur l'utilisation du Lien fixe (articles 11.4 et 11.5) stipule également qu'Eurotunnel doit appliquer les principes de tarification énoncés dans la Directive 2001/14/CE et montrer que ces principes ont été appliqués. Il est donc essentiel que le DRR soit beaucoup plus transparent sur la manière dont les redevances dans la réalité reflètent ces principes énoncés dans articles 7 et 8 de Directive 2001/14/CE.

Paragraphe 7.1– Tout en notant avec satisfaction qu'Eurotunnel accepte de préparer un tableau de bord mensuel de la performance, assorti d'indications sur les pénalités appliquées, la CIG estime que cet engagement devrait s'appuyer sur un calendrier prévisionnel de mise en œuvre. De plus, tout en acceptant l'explication d'Eurotunnel sur le

traitement des retards compris entre 10 et 15 minutes (voir en annexe), la CIG souhaiterait que ces éclaircissements figurent dans le DRR lui même.

Annexe 1, A – Les règles opérationnelles doivent être facilement accessibles aux opérateurs actuels et potentiels. Cela signifie qu'il n'est pas suffisant qu'elles soient disponibles seulement sur demande auprès d'Eurotunnel. Eurotunnel doit progresser pour rendre le détail des règles, en particulier les documents référencés dans le Document de référence de réseau, disponibles sur son site web public.

Annexe 1, B – Ni le règlement binational de sécurité, ni la Concession ne donnent le droit à Eurotunnel d'effectuer des audits inopinés des dispositions de maintenance des entreprises ferroviaires. Conformément à l'article 15 (v) du règlement binational de sécurité, la maintenance du matériel roulant est de la responsabilité ultime des entreprises exploitant les trains, sous la surveillance de l'autorité de sécurité nationale et de ses inspecteurs. (De la même manière, les entreprises ferroviaires ne sont pas autorisées à auditer le matériel roulant d'Eurotunnel ou les travaux d'entretien de l'infrastructure). En tant que tel, le souhait d'Eurotunnel d'inspecter l'activité de maintenance des entreprises ferroviaires ne peut être appliqué et ne devrait pas être inclus dans le document de référence de réseau, afin d'éviter tout malentendu.

Annexe 1, C – Ni le règlement binational de sécurité, ni la Concession n'exigent ni ne permettent à Eurotunnel de prescrire le nombre d'agents à déployer par les entreprises ferroviaires à bord des trains, ni d'être informé des noms des employés qualifiés des entreprises ferroviaires. Le document de référence de réseau doit indiquer que toutes les modalités de gestion des situations d'urgence dans le tunnel doivent être élaborées en coopération entre les entreprises ferroviaires et Eurotunnel.

Annexe 1, D – Pour les raisons exposées dans plusieurs de nos observations ci-dessus, le respect par les entreprises ferroviaires du document référencé SAFD0063 sous sa forme actuelle ne doit pas être interprété comme étant obligatoire, en raison des dispositions qu'il comporte sur l'approbation par Eurotunnel de la formation des équipages des entreprises ferroviaires, le nombre de membres d'équipage, etc.

Annexe 2, 1.2.5 (et 2.8) – S'il est raisonnable, aux termes de l'article 15 (v) du règlement binational de sécurité, de prévoir que les entreprises ferroviaires prennent des précautions adéquates contre les conditions hivernales Eurotunnel ne doit pas chercher à imposer unilatéralement des exigences allant bien au-delà de celles de la STI. En outre, ni le règlement binational de sécurité ni la concession n'obligent ni ne permettent à Eurotunnel d'effectuer des "vérifications" de l'état de préparation des entreprises ferroviaires. En tant que telles, ces références devraient être modifiées dans le document de référence de réseau afin de s'assurer qu'elles ne sont pas interprétées comme des exigences obligatoires et exécutoires.

Annexe 2, 2.9: Il n'est pas utile de prescrire aux entreprises ferroviaires de faire une démonstration sur les conditions d'évacuation. Il faut simplement prescrire aux entreprises ferroviaires dans le DRR qu'elles doivent se conformer aux principes généraux d'évacuation décrits dans le document RWAY2007 édité par Eurotunnel. Ce document devra être amendé en temps utile pour être applicable à plus d'un opérateur".

Annexe 4 - Tout en notant et en comprenant les explications d'Eurotunnel sur la redevance minimale (correspondant à 350 passagers) applicable aux trains de passagers selon le DRR, nous persistons à craindre sérieusement qu'elle n'introduise des discriminations potentielles, puisque la Convention d'utilisation ne prévoit pas de redevance de ce type pour les trains de passagers. Au strict minimum, pour garantir le respect de l'article 11.5 du règlement binational d'utilisation du Lien fixe, le DRR devrait expliquer clairement comment les deux types de redevances sont alignés.

La CIG rappelle à Eurotunnel que si des défauts de transparence ou de précision persistent dans le DRR, l'entreprise s'expose à d'éventuels recours ou plaintes de la part de ses clients ou de clients potentiels.

Le tableau contenant l'intégralité de nos commentaires et de vos réponses est annexé à cette lettre.

Une copie de cette lettre est envoyée à Christian Parent, chef de la délégation française à la CIG, ainsi qu'à Pierre Garnier, Caroline Wake, Brian Kogan et Jean-Paul Ourliac, respectivement Président et chef de la délégation du Royaume Uni au comité de sécurité et co-présidents du comité bi-national économique....

Elle sera publiée le 15 février sur le site de la CIG.