

**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
Arche Sud
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX
Téléphone: 01.40.81.78.73
Télécopie: 01.40.81.78.79**

22 December 2014

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

Cc: Jean-Pierre Ramirez

Ref: 14/15/15

EUROTUNNEL NETWORK STATEMENT 2016

Thank you for consulting the IGC on Eurotunnel's draft Network Statement for the 2016 working timetable, by letter of 18 November 2014.

Following consultation with the Channel Tunnel Safety Authority and the Joint Economic Committee, the IGC's detailed comments on the draft 2016 Network Statement are set out fully in the table attached to this letter. In particular, the IGC would like to draw Eurotunnel's attention to the following general issues:

1. the title of Network Statement should be denoted on the document, to clearly show that it is produced as required by Article 3 of Directive 2001/14/EC (as transposed for the Fixed Link as Article 5 of the binational regulation of 23 July 2009 on the use of the Channel Tunnel);
2. the timetable period covered by this Network Statement will be subject to the member states' transposition of Directive 2012/34/EU, and so may require further changes to their document to ensure compliance with that directive once brought into force;
3. some of the policy statements and assertions do not properly belong in a document whose purpose is to provide a factual and useful explanation of the access arrangements to your customers.
4. informal feedback from stakeholders suggests that they find it confusing to have different (and occasionally conflicting) descriptions of the safety/technical requirements and processes available from IGC (via, inter alia, our published guidance to the Safety Regulation) and Eurotunnel (via this document). Eurotunnel is invited to replace its

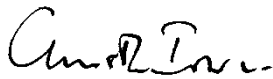
description of these requirements with appropriate references to IGC published guidance and rules.

Please be advised that the IGC may wish to make further comments on the Network Statement, which in accordance with both directives mentioned above, should be kept up to date and modified/amended as necessary, in due course.

This letter and the table will be posted on the IGC website.

I am copying this letter to François Barry-Delongchamps, Head of the French Delegation to the IGC, to Brian Kogan and Michel Bellier, co-chairs of the IGC's Joint Economic Committee, and to Eric Rebeyrotte and Caroline Wake, Chairman and Head of the UK Delegation to the Channel Tunnel Safety Authority respectively.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Chris Irwin". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Christopher Irwin
Chairman, IGC

**The IGC Channel Tunnel Fixed Link Rail Network
 Consultation Document for the Eurotunnel Network Statement 2016**

Paragraph(s)	IGC - Comment	IGC - Explanation
1.3.2	<p>Change the address for MEDDE</p> <p>This section may also require amendment before the time at which this Network Statement comes into effect due to the proposed transfer of regulatory body functions (including the appeal function) to ORR and ARAF.</p>	<p>Tour Séquoia 1 place Carpeaux 92055 La Défense cedex</p>
2.1	<p>MEDDE address change</p>	<p>Tour Séquoia 1 place Carpeaux 92055 La Défense cedex</p>
2.2	<p>In the second paragraph the use of the words “detailed technical dossier” are unclear and potentially inaccurate. We should invite ET to use recognised terminology from the legislation, including reference to third party verification by a DeBo.</p>	<p>The network statement should encourage applicants to share their safety certificate applications directly with Eurotunnel, rather than through the IGC which is no longer legally required to consult Eurotunnel.</p>
2.4	<p>Eurotunnel’s detailed operating documents are <u>not</u> the unified safety rules and compliance with them in full is not legally mandatory.</p>	<p>IGC is responsible for the unified safety rules, which take the form of the published notifications in accordance with the bi-national regulation.</p>
2.7.2	<p>The IGC notes that it does not agree with Eurotunnel’s view that there is no framework agreement. In any event, the definition of “framework agreements” provided is incomplete – it specifically omits to state that such agreements should be concluded with “other persons and/or legal entities with a commercial or public service interest in infrastructure capacity”.</p>	<p>The IGC has informed Eurotunnel of its view on several occasions, as approved by the UK and French governments and by the European Commission, to the effect that the Railway Usage Contract is a “framework agreement” in accordance with Directive 2001/14/EC.</p>
2.9	<p>The ceiling of two months’ rail operations applies both to advance payments and bank guarantees.</p>	
3.3	<p>The phrase “evacuation in full safety of people on board” is presumed to refer to freight train drivers (and HGV drivers) but could easily be misconstrued as referring to international rail passengers.</p>	<p>The second paragraph, describing the SAFE facilities, is potentially misleading as it does not make it explicit that they are intended for use in respect of freight trains.</p>
3.13	<p>If this section must be included, it should make it plain that the method of demonstrating</p>	

	compliance with the technical requirements is by obtaining an authorisation from IGC and be clear about the scope of said authorisation (i.e. it looks at Tunnel requirements only for trains authorised in other MSs).	
3.13.1	Removal of text “(or for equipment predating the TSIs, holding a valid specific authorisation for Channel Fixed Link operation) and possessing the equipment and performances adapted to the Channel Fixed Link (see Annexe 2).”	There are no safety requirements for freight locomotives other than 15 minutes’ running capability (changed from 30 minutes in 2013). The only other requirements are about technical compatibility, and do not relate to “specific performances” so perhaps those off-putting words could be removed.
4.3.5	This section may require amendment before the time at which this Network Statement comes into effect due to the proposed transfer of regulatory body functions (including the appeal function) to ORR and ARAF.	
Chapter 6 (and elsewhere)	The IGC notes that the analyses in this chapter, notably under 6.1.2, regarding the compliance of Eurotunnel’s charging system with the European legislation are Eurotunnel’s views only and have not been approved by the IGC in its capacity as a regulatory body. The IGC is still of the view that the Railway Usage Contract is a framework agreement and not a charging scheme. CF; paragraphs 1.2 and 2.7.2	
6.1.2	The RUC does not establish the cost base of the railway network, other than possibly the basis for OMR costs. The percentages described in footnotes 19 and 20 do not equate to the IGC’s understanding of the balance between “investment recovery charges” (the passenger/tonne tolls + fixed annual usage charge) and “OMR” charges (the operating costs contribution) . An Annex 7 is referenced but not included in the document.	
Annex 1 Section 1	Would prefer something which says that Eurotunnel – in collaboration with railway undertakings – has established a suite of operating rules as required by Chapter IV of	The reference to the safety arrangements “containing mandatory rules” is technically correct but it is being might be misconstrued by stakeholders as indicating that their

	<p>the TSI OPE.</p> <p>Perhaps the phrase “set a framework for the production of mandatory rules for use by Railway Undertakings”, used to introduce the interface principles, could be used to introduce the safety arrangements too? In addition, the IGC would ask again that definitive versions of these documents are published, in the interests of complete transparency to support market development.</p> <p>It would also be useful if this annex stated that: “the details of the specifications are available in the relevant TSI [link to OJEU] or in the National Reference Document for the Channel Tunnel [link to document on IGC’s website]”.</p>	<p>entire contents are mandatory in order to obtain safety certification.</p>
Annex 1 Section 3	<p>It should be made clear that many elements of this section are a statement of Eurotunnel policy rather than legal requirements</p>	
Annex 1 Section 4	<p>This section should make it clear that the recipient of “the risk assessment” and “the safety demonstration” is the IGC (pursuant to Part B certification) and not Eurotunnel.</p>	<p>It may also be useful to stress that delivery of a full-scale evacuation exercise is not a legal requirement for “the safety demonstration”.</p>
Annex 2	<p>Requires clarification that the recipient of the “safety certification dossier” is the IGC and not Eurotunnel.</p> <p>1.1.6 and 2.7 Rescue/traction performance: this requirement does not feature in the reference document. The descriptions of coupling requirements are correct, but do not add anything to TSI requirements.</p> <p>2.9 Fire prevention: this should make reference to the Loc& Pas TSI (published on 12 December 2014), rather than the RST TSI. The IGC also recommends redrafting this to reflect the</p>	<p>We note that the fourth and fifth paras of this section are no longer mandatory requirements (rather, they are acceptable means of conformity with the 30 minute rule).</p>

	<p>combined text of that TSI specific case, and the reference document, OK starting with deletion of the following text:</p> <p>“A sufficient number of fire barriers must be installed at the ends of some vehicles to safeguard all passengers and staff as they evacuate the train towards the service tunnel or during the exit of the train from the tunnels in the event of an emergency, for a duration of at least 30 minutes.</p> <p>The traction compartment partitions must remain fire resistant and smoke-tight during the exit of the train from the tunnels in the event of an emergency, for a duration of at least 30 minutes.</p> <p>Construction details must afford 30 minute fire protection for pipes and hoses and wiring and equipment during the exit of the train from the tunnels in the event of an emergency, for a duration of at least 30minutes.</p> <p>Each traction compartment and power unit must have its own independent fire detection and extinguishing system.</p> <p>A fire-fighting system consisting of a sufficient number of extinguishers adapted to the type of fire liable to start must be available in each vehicle.”</p> <p>2.10 PRMs: This section would benefit from more precise alignment with the text of section 5.5 of the reference document.</p>	
Annex 3	<p>The IGC is concerned about the removal of the reserved daily freight train. Why does this no longer appear in Eurotunnel’s freight offers?</p> <p>It also notes that Eurotunnel proposes a significant discount for</p>	<p>In general terms, the IGC would like to assess the impact of the changes made by Eurotunnel on the average goods charges.</p> <p>It would also like to know the reasons why there are exceptions to the reductions applied to goods train</p>

	<p>reserved weekly freight trains. In the case of individual reserved trains, it notes an increase in slack periods and a reduction in peak periods. Finally, for individual non-reserved trains, offer 4, it notes a reduction in charges.</p>	<p>charges.</p>
Annex 4	<p>The IGC notes that the predicted inflation rates for 2015-2016 seem to be too high. The official forecast for 2015 is actually 0.9% (PLF (French Finance Bill) October 2014) and the ECB estimates that inflation will be 1.4% by 2016 (09/2014).</p>	<p>The IGC would like Eurotunnel to provide its sources with regard to inflation rates. Also, if the rates turn out to be different to the figures used in the Network Statement, will Eurotunnel pick up the slack or even pay some money back at the end of the year?</p>

Traduction

Document de référence du réseau 2016 d'Eurotunnel

Nous vous remercions de votre lettre du 18 novembre 2014 par laquelle vous avez consulté la CIG sur le projet de document de référence du réseau d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2016.

Après consultation du Comité de Sécurité et du Comité binational économique, de la CIG a formulé ses commentaires détaillés sur le projet de document de référence de réseau 2016 dans le tableau ci-joint. En particulier, la CIG souhaite appeler l'attention d'Eurotunnel sur les questions générales suivantes :

1. Le titre de « Document de référence du réseau » devrait être indiqué dans le document, pour montrer clairement qu'il est produit conformément à l'article 3 de la directive 2001/14/CE (telle que transposée pour la Liaison Fixe par l'article 5 du règlement binational du 23 juillet 2009 concernant l'utilisation du tunnel sous la Manche).
2. La période couverte par ce Document de référence du réseau sera postérieure à la transposition par les Etats Membres de la directive 2012/34/UE. En conséquence, d'autres modifications au document de référence du réseau pourraient être nécessaires pour assurer sa conformité avec la Directive une fois qu'elle sera entrée en vigueur.
3. Certaines déclarations d'intention et affirmations n'ont pas leur place dans un document dont le but est de fournir aux clients d'Eurotunnel une explication factuelle et utile des conditions d'accès.
4. D'après les réactions informelles des parties prenantes, il est quelque peu déroutant que des descriptions différentes (et parfois contradictoires) des exigences techniques et de sécurité et des procédures soient disponibles à la fois auprès de la CIG (via, entre autres, le guide d'application du Règlement binational de sécurité) et auprès d'Eurotunnel (via le DRR). Eurotunnel est invitée à remplacer sa description de ces exigences par des références appropriées aux guides et aux règles publiés par la CIG.

Merci de noter que la CIG souhaitera peut-être faire en temps voulu d'autres commentaires sur le document de référence du réseau, qui, conformément aux deux directives mentionnées ci-dessus « doit être tenu à jour et, le cas échéant, modifié ».

Cette lettre et son annexe seront publiées sur notre site internet.

J'adresse copie de ce courrier à François Barry Delongchamps, chef de la délégation française à la Commission intergouvernementale, à Michel Bellier et Brian Kogan, co-présidents du comité binational économique de la CIG, ainsi qu'à Eric Rebeyrotte et Caroline Wake, respectivement Président et chef de la délégation britannique du Comité de Sécurité.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Christopher Irwin
Président de la CIG

Commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche
Réseau ferroviaire de la Liaison Fixe
Consultation sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel pour 2016

Paragraphe(s)	CIG - Commentaire	CIG - Explication
1.3.2	<p>Modifier l'adresse du MEDDE</p> <p>Ce paragraphe pourra également être modifié avant la mise en application de ce document de référence du réseau à cause du transfert proposé des fonctions de régulation (y compris d'appel) à l'ORR et à l'ARAF.</p>	<p>Tour Séquoia 1 place Carpeaux 92055 La Défense cedex</p>
2.1	<p>Modifier l'adresse du MEDDE</p>	<p>Tour Séquoia 1 place Carpeaux 92055 La Défense cedex</p>
2.2	<p>Dans le deuxième paragraphe l'utilisation des mots « dossier technique détaillé » n'est pas claire et potentiellement inexacte. Nous invitons Eurotunnel à utiliser une terminologie reconnue par la réglementation, y compris la référence à une vérification indépendante par un DeBo.</p>	<p>Le document de référence du réseau devrait encourager les candidats à informer directement Eurotunnel de leurs demandes d'autorisation de mise en service, plutôt que via la CIG, qui n'est plus réglementairement tenue de consulter Eurotunnel.</p>
2.4	<p>Les documents d'exploitation détaillés d'Eurotunnel ne sont pas les règles unifiées de sécurité, et il n'est pas juridiquement obligatoire de s'y conformer intégralement.</p>	<p>La CIG est responsable des règles de sécurité unifiées, qui sont notifiées et publiées conformément au règlement binational</p>
2.7.2	<p>La CIG fait observer qu'elle est en désaccord avec l'opinion d'Eurotunnel selon laquelle il n'existerait pas d'accord-cadre. Quoi qu'il en soit, la définition fournie des « accords-cadres » est incomplète – elle omet notamment de préciser que ces accords doivent être conclus avec « d'autres personnes et/ou entités légales ayant un intérêt commercial ou de service public en matière de capacité d'infrastructure ».</p>	<p>La CIG a informé Eurotunnel à plusieurs reprises de son opinion, approuvée par les gouvernements de la France et du Royaume-Uni ainsi que par la Commission européenne, selon laquelle la Convention d'utilisation est un « accord-cadre » au sens de la Directive 2001/14/CE.</p>
2.9	<p>Le plafond de deux mois d'opérations ferroviaires s'applique à la fois aux avances et aux garanties bancaires</p>	
3.3	<p>L'expression "évacuation vers le tunnel de service en toute sécurité des occupants des trains" est présumée se référer aux conducteurs de trains de marchandises (et aux conducteurs</p>	<p>Le deuxième alinéa, décrivant les SAFE, est potentiellement trompeur, car il n'indique pas explicitement qu'elles sont destinées à être utilisées pour les trains de marchandises.</p>

	de poids-lourds), mais pourrait facilement être interprétée comme se référant aux passagers ferroviaires internationaux.	
3.13	Si ce paragraphe doit être inclus, il faut dire clairement que la méthode de démonstration de la conformité avec les exigences techniques se fait par l'obtention d'une autorisation de la CIG et être clair sur la portée d'une telle autorisation (elle porte uniquement sur les exigences du tunnel pour des trains déjà autorisés dans un autre Etat membre)	
3.13.1	Supprimer le passage : « (ou pour le matériel antérieur aux STIs, détenant une autorisation valide spécifique de circulation dans le Lien Fixe Transmanche), et possédant les équipements et performances adaptés au LFT (cf. Annexe 2). »	Il n'y a pas d'exigences de sécurité pour les locomotives de fret autres que la capacité de roulement de 15 minutes (l'exigence antérieure de 30 mn a changé en 2013). Les seules autres exigences sont sur la compatibilité technique, et ne concernent pas des « performances adaptées » cette expression peu encourageante pourrait sans doute être supprimée.
4.3.5	Ce paragraphe pourra exiger des modifications avant que le document de référence du réseau ne soit mis en application, à cause du transfert proposé des fonctions de régulation (y compris d'appel) à l'ORR et à l'ARAF.	
Chapitre 6 (et ailleurs)	La CIG note que les analyses contenues dans ce chapitre, notamment au 6.1.2, concernant le respect par Eurotunnel de la législation européenne dans l'établissement de son système de tarification, sont les opinions d'Eurotunnel et n'ont pas été approuvées par la CIG en sa capacité de régulateur. Elle maintient son opinion selon laquelle la Convention d'utilisation est un accord-cadre et non pas un cadre de tarification CF ; paragraphes 1.2 et 2.7.2	
6.1.2	Le RUC n'établit pas de base de coûts pour le réseau ferroviaire, à l'exception peut être des coûts OMR. Les pourcentages cités dans les notes de bas de page 19 et 20 ne correspondent pas à l'analyse de la CIG concernant l'équilibre	

	<p>entre les « charges liées au recouvrement de l'investissement » (tarifs par passager et par tonne + charge annuelle fixe) et les charges « OMR » (contribution aux coûts opérationnels).</p> <p>Une annexe 7 est référencée mais ne figure pas dans le document.</p>	
Annexe 1 paragraphe 1	<p>Nous préférierions dire qu'Eurotunnel - en collaboration avec les entreprises ferroviaires - a établi une série de règles de fonctionnement conformément au chapitre IV de la STI OPE.</p> <p>Peut-être que l'expression « établissant un cadre pour la production de procédures obligatoires à l'usage des Entreprises Ferroviaires » utilisée pour introduire les principes d'interface, pourrait être utilisée pour introduire aussi les dispositions de sécurité ?</p> <p>En outre, la CIG demande à nouveau que les versions définitives de ces documents soient publiées, dans l'intérêt d'une transparence complète pour soutenir le développement du marché.</p> <p>Il serait également utile que la présente annexe indique que: « les détails des spécifications sont disponibles dans la STI pertinente [lien vers JOUE] ou dans le document de référence pour la Liaison Fixe [lien vers le document sur le site internet de la CIG] »</p>	<p>La référence aux dispositions de sécurité "contenant des règles obligatoires" est techniquement correcte, mais elle pourrait être mal interprétée par les parties prenantes comme indiquant que tout leur contenu est obligatoire pour obtenir la certification de sécurité</p>
Annexe 1 paragraphe 3	<p>Il devrait être indiqué que de nombreux éléments de ce paragraphe sont une déclaration de politique d'Eurotunnel plutôt que des exigences juridiques</p>	
Annexe 1 paragraphe 4	<p>Cette section devrait préciser que le destinataire de l'évaluation des risques et de la démonstration de sécurité est la CIG (conformément à la certification partie B) et non Eurotunnel.</p>	<p>Il peut également être utile de souligner que la réalisation d'un exercice d'évacuation à pleine échelle n'est pas une obligation réglementaire pour la « démonstration de sécurité ».</p>
Annexe 2	<p>Il convient de préciser que le</p>	

	<p>destinataire du "dossier de certification de sécurité" est la CIG et non Eurotunnel</p> <p>1.1.6 et 2.7 Secours/performance de traction : cette exigence ne figure pas dans le document de référence. La description des exigences d'accouplement est correcte, mais n'ajoute rien aux exigences de la STI.</p> <p>2.9 Mesures préventives contre l'incendie : il faudrait faire référence à la STI Loc&Pas (qui sera publiée le 12 décembre 2014), plutôt qu'à la STI matériel roulant. La CIG recommande de reformuler ce paragraphe pour refléter le texte combiné du cas spécifique de cette STI et le document de référence, en commençant par la suppression du texte suivant:</p> <p>« Les cloisons coupe-feu doivent être installées en nombre suffisant aux extrémités de certaines voitures pour mettre en sécurité l'ensemble des passagers et personnel pendant leur évacuation du train vers le tunnel de service ou pendant la sortie du train vers l'extérieur des tunnels en cas d'urgence, soit pendant une durée d'au moins 30 minutes.</p> <p>Les cloisons des compartiments traction doivent résister au feu et demeurer étanches aux fumées pendant la sortie du train vers l'extérieur des tunnels en cas d'urgence, soit pendant une durée d'au moins 30 minutes.</p> <p>Des dispositions de construction doivent être prévues pour protéger les «tuyauteries rigides et flexibles» et le «câblage et appareillage» contre l'incendie pendant la sortie du train vers l'extérieur des tunnels en cas d'urgence, soit pendant une durée d'au moins 30 minutes.</p> <p>Chaque compartiment moteur et unité de traction sera équipé d'un</p>	<p>Nous notons que les quatrième et cinquième paragraphes de cette section ne sont plus des exigences obligatoires (au contraire, ils sont des moyens acceptables de conformité avec la règle de 30 minutes).</p>
--	---	---

	<p>système de détection et extinction incendie indépendant. »</p> <p>2.10 PMR : ce paragraphe bénéficierait d'un alignement plus précis avec le texte de l'article 5.5 du document de référence.</p>	
Annexe 3	<p>La CIG s'interroge sur la suppression du train fret journalier réservé. Pour quelle raison celui-ci n'apparaît-il plus dans les offres fret d'Eurotunnel ?</p> <p>Elle note qu'Eurotunnel propose un rabais significatif pour les trains fret hebdomadaires réservés.</p> <p>Pour les trains individuels réservés, elle constate une hausse pour les périodes creuses et une baisse pour les périodes de pointe.</p> <p>Enfin, elle constate pour l'offre 4 des trains individuels non réservés, une baisse des tarifs.</p>	<p>De manière générale, la CIG souhaite connaître l'impact des modifications apportées par Eurotunnel sur le tarif moyen marchandise.</p> <p>Elle souhaite par ailleurs connaître les raisons qui expliquent qu'il y ait des exceptions aux baisses pratiquées sur les tarifs de trains de marchandises.</p>
Annexe 4	<p>La CIG fait observer que les prévisions des taux d'inflation 2015-2016 semblent trop fortes. En effet, la prévision officielle (PLF d'octobre 2014) pour 2015 est 0.9% et la BCE estime l'inflation 2016 à 1.4% (09/2014)</p>	<p>La CIG souhaite qu'Eurotunnel lui transmette ses sources concernant les taux d'inflation.</p> <p>Par ailleurs, si les taux se révèlent être différents de ceux affichés dans le DRR, Eurotunnel procède-t-il à un rattrapage ou bien à un reversement à la fin de l'année ?</p>