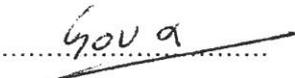


Protocole de Coopération
entre le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (France)
et le Rail Accident Investigation Branch (Royaume Uni)

<i>CONVENU ENTRE</i>		
<i>Marie-Thérèse Goux</i>		Marie-Thérèse GOUX <i>Secrétaire générale du BEA-TT et directrice par intérim</i>
Date	<i>1 / 02 / 2021</i>	
<i>Simon French</i>		<i>Chief Inspector of Rail Accidents</i>
Date	<i>2 / 02 / 2021</i>	

1. OBJET DU PROTOCOLE

Le « Rail Accident Investigation Branch » (RAIB) et le « Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre » (BEA-TT) sont les organismes permanents d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires conformément aux réglementations nationales respectivement au Royaume-Uni et en France.

Le présent protocole a pour objet d'organiser la coopération entre ces deux organismes en cas d'accidents ou d'incidents survenus dans la Liaison Fixe Transmanche¹.

1.1 Statut du protocole

Le présent protocole décline les modalités opérationnelles de coopération des deux organismes, coopération prévue dans les réglementations de chacun des deux Etats.

Il est convenu que le statut de ce protocole est celui d'un guide opérationnel d'aide pour les deux parties et que ce n'est pas un engagement contractuel ou de tout autre type.

1.2 Mise en œuvre du présent protocole

Le BEA-TT et le RAIB conviennent que ce protocole s'appliquera à compter de la date de sa signature; chacune des parties peut résilier après notification à l'autre partie.

¹ le terme de Liaison Fixe comprend le tunnel sous la Manche proprement dit mais également l'ensemble de la concession Eurotunnel (y compris terminaux et aires de maintenance).

2. LE CADRE INSTITUTIONNEL DES ENQUETES TECHNIQUES

2.1 Le cadre français

BEA-TT est l'organisme permanent d'enquête pour les accidents et incidents ferroviaires en France, qui, conformément à la Directive 2016/978, doit être en place dans chaque pays membre de l'Union Européenne.

Les textes législatifs régissant les enquêtes menées par le BEA-TT sont :

- Les articles du code des transports de L1621-1 à L1622-2, et de R1621-1 à R1621-26.

Ces textes s'appliquent en France et dans la partie française du tunnel sous la Manche.

L'institution chargée de la conservation des preuves est l'autorité judiciaire dès lors qu'une enquête judiciaire est ouverte. Lorsque le BEA-TT a ouvert une enquête, il dispose de larges prérogatives pour accéder aux preuves et pour enquêter auprès de toutes les parties intéressées.

Pour les accidents ou incidents survenus sur la liaison fixe transmanche :

- La réglementation reconnaît le besoin et prévoit la coopération entre le BEA-TT et l'organisme d'enquête au Royaume Uni (article R.1621-23).
- La réglementation autorise alors le directeur du BEA-TT à inviter les enquêteurs techniques de l'organisme d'enquête au Royaume Uni à participer aux enquêtes ouvertes par le BEA-TT.

Bien que faisant partie du Ministère chargé des Transports, le BEA-TT réalise ses enquêtes en toute indépendance.

2.2 Le cadre britannique

Le « Railways and Transport Safety Act » de 2003 créa le « Rail Accident Investigation Branch » pour enquêter sur les accidents et incidents ferroviaires.

Le « Railways and Transport Safety Act » de 2003 et le « Railways (Accident Investigations and Reporting) Regulations 2005 »² mettent en place la législation qui permet au RAIB d'œuvrer. Ils imposent aux acteurs ferroviaires de notifier au RAIB les accidents ou incidents, de conserver les indices et de coopérer avec le RAIB lors de ses enquêtes. En sus, il y a des conditions réglementaires pour les autorités statutaires dans des domaines comme celui de la conservation des indices. Cette réglementation est entrée en vigueur pour la partie britannique du Tunnel sous la Manche le 31 janvier 2006.

La réglementation prévoit et impose la coopération entre le RAIB et l'organisme d'enquêtes des accidents ferroviaires en France (cf réglementation 5(9)).

Bien que faisant partie du Département des Transports pour des raisons administratives, le RAIB est indépendant dans son fonctionnement.

² Comme modifié par « The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) and the Railways (Accident Investigation and Reporting) (Amendment) (EU Exit) Regulations 2018 »

3. ECHANGE D'INFORMATIONS EN CAS D'ANNONCE D'UN ACCIDENT OU D'UN INCIDENT

Les directeurs du BEA-TT et du RAIB conviennent que lorsque l'un des organismes d'enquête est informé d'un accident ou incident concernant le Tunnel sous la Manche, il en avise l'autre organisme. Si l'accident ou l'incident est mentionné dans la liste de l'annexe IA, cette information est transmise immédiatement et de la manière la plus rapide possible. Si l'accident ou l'incident est mentionné dans la liste de l'annexe IB, cette information sera transmise à la première occasion pratique.

Les informations sont transmises par l'un des moyens repris à l'annexe 2.

4. OUVERTURE DES ENQUETES

Lorsque soit le directeur du BEA-TT, soit le directeur du RAIB envisage l'ouverture d'une enquête sur un accident ou incident concernant le Tunnel sous la Manche, il contacte l'autre organisme pour lui faire connaître sa position et examiner, entre les régimes décrits aux paragraphes 5.1 et 5.2, lequel il convient d'appliquer.

En décidant s'il veut ouvrir une enquête sur un accident survenu sur son propre territoire dans les "Concessions du tunnel sous la Manche", chaque organisme d'enquête considèrera les vues de l'autre.

5. COORDINATION DES INTERVENTIONS DU BEA-TT ET DU RAIB LORS DES ENQUETES TECHNIQUES

Pour les enquêtes sur les accidents et incidents concernant le Tunnel sous la Manche, les organismes d'enquête permettent à l'autre organisme de participer à l'enquête, partagent les résultats de l'enquête, et peuvent convenir d'enquêter sur un accident ou incident en collaboration avec l'autre organisme d'enquête.

Les directeurs du BEA-TT et du RAIB ont convenu qu'une enquête peut être ouverte par un seul organisme (point 5.1 ci-dessous) ou par les deux organismes simultanément (point 5.2 ci-dessous).

5.1 Enquête ouverte par un seul organisme

Une telle enquête ne peut être ouverte que par l'organisme d'enquête du pays dans lequel a eu lieu l'accident.

L'organisme d'enquête ("organisme pilote") associe l'autre organisme d'enquête ("organisme associé") à son enquête.

L'organisme associé désigne un correspondant dont le rôle est de servir de contact entre les deux organismes.

Dans tous les cas de ce type, l'organisme associé sera régulièrement informé de l'avancement de l'enquête et est consulté sur les points importants. Il peut participer, à sa convenance, aux réunions tenues par l'organisme pilote. Il essaye de satisfaire autant que possible les demandes provenant de l'organisme pilote. Il constitue un relais dans son Etat pour tous les besoins d'interventions, de fourniture d'informations ou de documentations, dans la limite de ses prérogatives en l'absence d'une enquête ouverte par lui-même.

5.2 Enquêtes ouvertes en coopération par les deux organismes

Lorsqu'une enquête est ouverte par chacun des directeurs des deux organismes d'enquête sur un même accident ou incident, ils coopèrent avec l'objectif de réaliser l'enquête conjointement et de produire un rapport commun.

Dès la décision d'engagement d'une enquête par les deux organismes, ceux-ci se consultent pour définir les modalités permettant d'assurer la cohérence des investigations. Ils se mettent d'accord sur les méthodes d'enquête, et déterminent les principes de la répartition des tâches et de l'organisation des travaux. Le champ et l'objet de l'enquête seront examinés par les deux organismes d'enquête. A la suite, l'organisme dirigeant l'enquête rédigera un projet d'organisation. Ce projet sera alors soumis pour avis à l'autre organisme d'enquête.

Au cours de l'enquête et dans la limite des réglementations nationales applicables ils échangent régulièrement les informations obtenues, donnent accès aux pièces et enregistrements en leur possession autant que cela est possible, coordonnent leurs programmes de travail et coopèrent pour produire les documents publiés (supports de communication avec les parties concernées, rédaction du rapport d'enquête).

Le présent protocole pose comme principe que l'un ou l'autre des organismes d'enquête prendra toujours la direction d'une enquête jointe et que le choix de l'organisme sera effectué rapidement afin de permettre une enquête efficace.

Le choix de l'organisme d'enquête qui conduira l'enquête dépend de la position du lieu de l'accident. Le BEA-TT conduira l'enquête si le lieu de l'accident se situe dans la partie française du Tunnel sous la Manche. Le RAIB conduira l'enquête si le lieu de l'accident se situe dans la partie britannique du Tunnel sous la Manche. S'il y a doute (par exemple dans le cas d'un incendie sur un train en mouvement qui franchit la frontière internationale), les deux organismes d'enquête s'entendront pour savoir lequel des organismes conduira l'enquête et les mesures particulières d'organisation à appliquer.

5.3 Dépenses occasionnées par les enquêtes

Elles sont de deux types :

- Dépenses propres de chacun des organismes,
- Dépenses pour des prestations extérieures.

Chaque organisme garde à sa charge ses dépenses propres qui sont principalement le coût des enquêteurs et leurs frais de déplacement.

Dans le cas d'une enquête ouverte par un seul organisme (point 5.1 ci-dessus), le montant des prestations extérieures est à la charge de l'organisme demandeur de la prestation (qui est en principe le réalisateur de l'enquête).

Dans le cas d'une enquête en coopération (point 5.2 ci-dessus), la clef de répartition du coût des prestations extérieures est définie conjointement au début de l'enquête (à part les situations exceptionnelles, la répartition est normalement 50-50). Cette clef peut être révisée en cours d'enquête avec l'accord des deux parties.

6. INTERFACES AVEC LES AUTORITES NATIONALES ET AUTRES ACTEURS

Les deux organismes d'enquête s'efforceront d'établir des relations de travail efficaces avec les

forces de police nationales, les autorités judiciaires et autres autorités nationales durant l'enquête sur un accident. Chaque organisme s'efforcera de faciliter les contacts avec les autorités nationales pour l'autre organisme d'enquête si cela est nécessaire pour la conduite d'une enquête dans la limite des réglementations nationales applicables.

Pareillement, les deux organismes d'enquête chercheront à faciliter les relations avec d'autres organismes (par exemple les entreprises ferroviaires) pour l'organisme d'enquête dans l'autre pays.

7. PREROGATIVES DES ENQUETEURS ET CONFIDENTIALITE

Les enquêteurs de chacun des organismes interviennent dans leur pays avec les prérogatives qui leurs sont accordées sur le plan national dans le respect des règlements nationaux, en particulier dans le domaine de la confidentialité.

Toute activité hors de son territoire national d'un organisme d'enquête aura lieu avec l'accord et en coopération de l'autre. Ce protocole ne confère aucun pouvoir aux enquêteurs hors de leur propre territoire national à moins qu'un pouvoir ne leur ait été formellement donné dans le cadre des législations nationales concernées.

8. GESTION DE LA COMMUNICATION ET DES RELATIONS AVEC LES PARTIES CONCERNEES

Les deux organismes d'enquête coopèrent pour s'assurer que les deux parties sont satisfaites par toute proposition de partage d'informations et d'indices avec un organisme tiers. Cela doit prendre en compte les exigences de la directive européenne 2016/798 en France, des législations nationales et des besoins de chacune des deux parties.

Pour les enquêtes menées dans le cadre du point 5.1 ci-dessus, l'organisme qui mène l'enquête transmet à l'organisme associé les informations qu'il prévoit de diffuser. Celui-ci peut faire part de ses observations le cas échéant.

Pour les enquêtes menées en coopération sous le régime du point 5.2 ci-dessus, les informations diffusables (par exemple, communiqués à la presse) proposées par l'un des organismes devront être soumises à l'accord de l'autre organisme avant leur utilisation ou leur diffusion. En cas de difficulté, les deux partenaires rechercheront ensemble une formulation commune.

Enfin, le moment et les modalités de toute diffusion d'information prévue doivent être examinés par les deux organismes et un accord obtenu dans la mesure où cela est raisonnablement possible.

9. RAPPORTS D'ENQUETE ET RECOMMANDATIONS

Les dispositions ci-dessous s'appliquent :

- aux rapports finaux,
- aux rapports intermédiaires,
- aux recommandations urgentes³.

³ Dans le cours de l'enquête, il peut s'avérer indispensable à l'un ou aux deux organismes d'enquête de faire une ou plusieurs recommandations, sans attendre la parution d'un rapport intermédiaire ou du rapport final. De telles recommandations sont désignées comme « recommandations urgentes »

Pour les enquêtes réalisées selon le point 5.1, les rapports sont rédigés sous la direction de l'organisme d'enquête responsable. Avant toute diffusion, les rapports sont transmis à l'organisme d'enquête partenaire qui peut formuler des observations. Chaque partie travaille pour limiter les délais créés par cette consultation.

Pour les enquêtes menées en coopération selon le point 5.2 ci-dessus, le rapport commun d'enquête est établi conjointement et doit recevoir l'accord des deux organismes. Au cas où une divergence apparaîtrait entre les deux organismes d'enquête, elle sera soumise au Directeur du BEA-TT et à l'Inspecteur en Chef du RAIB qui rechercheront une position commune. Dans l'hypothèse où la divergence ne pourrait être levée :

- le texte principal est rédigé par l'organisme pilote et il comporte en annexe l'exposé du point de vue de l'organisme partenaire,
- l'existence du désaccord est mentionnée dans le résumé et dans les conclusions.

Lorsqu'ils préparent leurs recommandations, le BEA-TT et le RAIB adoptent le principe de consultation des parties impliquées y compris l'organisme de gestion de sécurité, comme approprié, afin de vérifier que ces recommandations sont raisonnables et à même d'être efficaces.

Les rapports communs seront publiés à la fois en français et en anglais. La traduction dans la langue de l'organisme partenaire est prise en charge par cet organisme partenaire. La traduction des annexes techniques volumineuses ne sera pas systématiquement faite sauf si elle est essentielle à la compréhension des conclusions. La structure et la présentation du rapport respecteront les exigences de la directive sauf écarts agréés par les organismes d'enquête.

Les deux organismes cosignent la transmission de leur rapport commun.

Les informations relatives au suivi des recommandations reçues par un organisme sont transmises, pour information, à l'organisme partenaire.

Les organismes d'enquête rechercheront pareillement un accord sur la rédaction des recommandations urgentes qu'ils considèrent nécessaire de publier pendant une enquête. Dans l'hypothèse où la nécessité d'une telle recommandation n'est pas reconnue, chaque organisme d'enquête aura la possibilité de diffuser la recommandation aux entités appropriées de son propre territoire.

10. RAPPORTS ANNUELS

Dans le cadre de la Directive 2016/798 (en France) et des législations nationales des deux nations, chacun des deux organismes traite des enquêtes faites au titre de la Liaison Fixe dans le cadre de ses propres rapports annuels, après avoir soumis la partie de celui-ci relative au Lien Fixe, pour observations, à l'autre organisme d'enquête.

11. EXAMEN DU FONCTIONNEMENT

Le Directeur du BEA-TT et le Chef Inspecteur du RAIB procéderont à un examen occasionnel de leurs travaux pour le Tunnel sous la Manche et de l'efficacité de ce protocole à la lumière de sa pratique. Cet examen peut se présenter sous forme d'une réunion ou d'un contact téléphonique, en fonction de la situation.

Protocole de coopération BEA-TT / RAIB

Annexe n°1

Incidents à signaler

1A. Types d'accidents ou incidents survenant dans le tunnel sous la Manche qui doivent être signalés à l'organisme d'enquête national pertinent immédiatement et par le moyen disponible le plus rapide

1. Accident entraînant la mort ou des blessures graves à une personne
2. Un déraillement qui entraîne des dégâts ou l'interception une ligne ferroviaire
3. Une collision survenant sur tous types de ligne autres qu'une voie de garage ou d'évitement entre un train et:
 - (a) un autre train;
 - (b) un obstacle susceptible d'entraîner des dégâts au matériel roulant ou de le faire dérailler;
 - (c) un heurtoir.
4. Accident entraînant des dégâts importants au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement
5. Collision ou déraillement, autre qu'un accident grave, à un passage à niveau impliquant un véhicule routier motorisé et un train, qu'une personne ou non soit morte ou blessée.
6. Accident avec fuite ou combustion de matières dangereuses et nécessitant l'évacuation du tunnel ou d'une partie d'un terminal
7. Incendie nécessitant l'évacuation des passagers d'une partie d'un train dans une autre partie du même train ou entraînant l'intervention des pompiers
8. Accident ou incident menant à évacuer les passagers d'un train
9. Franchissement d'un signal fermé
10. Dérive d'un train sur une voie principale
11. Accident ou incident qui, en des circonstances légèrement différentes, auraient pu mener à des blessures graves ou à des dégâts importants au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement.

1B. Types d'accidents ou incidents survenant dans le tunnel sous la Manche qui doivent être signalés à l'organisme d'enquête national pertinent à la première occasion, dans les 72 heures suivantes

12. Un feu, un arc électrique ou une fusion qui affecte le bon fonctionnement des équipements de signalisation, de la caténaire ou de contrôle du matériel roulant
13. Un feu entraînant la suspension du trafic ferroviaire ou la fermeture d'une partie du domaine ferroviaire et concernant la voie, pour une durée de plus d'une heure
14. Tout fractionnement involontaire d'un train ou toute rupture d'attelage
15. Une panne d'un matériel roulant sur la voie due à :
 - (a) une défaillance ou un blocage d'un essieu,
 - (b) une défaillance d'une roue ou d'un pneu, y compris le déjantement d'un pneu de sa roue
 - (c) une défaillance des freins d'un train,
 - (d) un feu ou un important arc électrique ou une fusion sur un matériel roulant, qu'il est ou non été éteint par un service de lutte contre les incendies;
16. Un rail cassé, une défaillance grave d'un composant de la voie (soudure, attaches, etc .) ou une déformation de la voie.
17. Tout évènement mettant en cause la sécurité dans le domaine du frein, ou toute destruction importante ou affaissement d'équipements, d'installations ou d'ouvrages d'art
18. Toute panne de signalisation, ou de tout autre système de sécurité, qui met en cause ou est susceptible de mettre en cause la sécurité des circulations ferroviaires.
19. Inondations de la voie qui nécessite sa fermeture.
20. Arrêt non prévu d'un train dans un tunnel d'une durée supérieure à 30 minutes.
21. Dégâts à la voie occasionnés par un matériel roulant ou par un objet trainant.
22. Déversement accidentel de carburant d'un véhicule routier transporté sur une navette ferroviaire.
23. Une infraction aux conditions requises pour le transport des matières dangereuses
24. Tout incident durant lequel les installations, les équipements ou le matériel entre en contact avec une tension aérienne supérieure à 200 volts

Protocole de coopération BEA-TT / RAIB
Annexe n°2

RAIB et BEA-TT contacts

A. Accidents graves

RAIB

Ligne téléphonique ouverte 24h sur 24h 00 44 1332 253333

BEA-TT

Numéro de téléphone : (24/24) 00 33 6 17 15 51 50

heures de bureau 00 33 1 40 81 38 50
00 33 1 40 81 21 83

Une fois le premier contact établi, les informations ultérieures peuvent être transmises par courriel aux personnes en charge, en utilisant les adresses courriels indiquées ci-dessous.

RAIB

notify@raib.gov.uk

BEA-TT

Bea-tt@developpement-durable.gouv.fr

B. Accidents moins graves et incidents

RAIB

Téléphone (heures de bureau)

00 44 1332 253338

Courriel:

notify@raib.gov.uk

BEA-TT

Téléphone (heures de bureau)

00 33 1 40 81 21 83

Courriel:

bea-tt@developpement-durable.gouv.fr