

SÛRETÉ TRANSMANCHE



Le tunnel sous la Manche étant exposé à de multiples menaces potentielles (*ex : acte de terrorisme, prise d'otages, attaque chimique, etc.*) en raison de sa portée symbolique, la sûreté constitue une composante essentielle de son exploitation.

Depuis sa création, l'Etat a confié à SNCF, opérateur historique, la mission complexe de garantir la protection du tunnel en assurant la sûreté des terminaux Transmanche de voyageurs situés sur le territoire national sous la supervision des autorités.

Parallèlement, les mesures de sûreté Transmanche permettent de garantir l'imperméabilité des frontières britanniques puisque cet Etat n'appartient pas à la zone Schengen.

La Direction de la Sûreté du Groupe Public Ferroviaire, en étroite collaboration avec Gares & Connexions (*en sa qualité de gestionnaire des terminaux*), est chargée d'accompagner, d'animer et de coordonner l'ensemble du dispositif sûreté Transmanche qui s'appuie sur un large réseau d'acteurs internes et externes.

Contenu de la prestation :

Au sein du Département International de la Direction de la Sûreté, le **Responsable Central Sûreté Transmanche** (RCST) assure un rôle de coordinateur de la chaîne de sûreté Transmanche en liaison avec les autorités françaises et britanniques.

Ainsi, il est notamment destinataire des alertes liées aux éventuelles intrusions en zone Transmanche en provenance des forces de sécurité intérieure et s'assure de la mise en œuvre des mesures correctrices au niveau local.

Il veille à l'actualisation de la « Consigne Nationale Transmanche » et à son application. Ce document rédigé par SNCF constitue la déclinaison des textes fondateurs de la sûreté Transmanche et a été agréé par le Comité Interministériel de Sûreté (*instance française ad hoc rattachée au ministère de l'Intérieur qui définit les règles de sûreté transmanche applicables sur le territoire national en liaison avec les autorités britanniques dans le cadre du Comité Binational de Sûreté*).

Le RCST est également amené à se prononcer sur la sûreté de points d'arrêts en France tels que Lyon et Marseille qui sont desservis par des trains transmanche sans être des terminaux transmanche.

Il se tient informé des dispositions prises à Bruxelles Midi et de tout nouveau développement de l'activité voyageurs Transmanche (tel que le projet d'ouverture d'une nouvelle route sur Amsterdam fin 2017).

Il organise et anime le Comité Central de Sûreté Voyageurs Transmanche (CCSVT) ainsi que la Réunion des Acteurs Opérationnels Sûreté Transmanche (RAOST).

Le **Responsable Local Sûreté Transmanche** (RLST) est chargé de l'application des directives et procédures Transmanche sur son site (en s'appuyant éventuellement sur des agents de sécurité privés) et traite les différents incidents de sûreté pouvant survenir.

Il rédige et actualise la Consigne Locale Sûreté Transmanche (*qui décline les dispositions de la Consigne Nationale Transmanche*).

Le RLST est désigné par le directeur de l'établissement SNCF (EEV) de rattachement de chaque terminal Transmanche. Il organise et anime le Comité Local de Sûreté Transmanche (auquel participe également le RCST).

Les terminaux ferroviaires Transmanche de voyageurs situés sur le territoire national sont actuellement: Paris-Nord, Marne-la-Vallée-Chessy, Lille-Europe (utilisé comme hub pour la desserte du sud de la France), Calais-Frethun, Bourg-St-Maurice (saisonnier) et Moutiers (saisonnier).

Cette liste est susceptible d'évoluer en fonction des orientations commerciales du transporteur (Eurostar) et des exigences formulées par les 2 Etats concernés.

Par ailleurs, le Technicentre SNCF du Landy étant utilisé pour le remisage des rames Eurostar, des procédures transmanche spécifiques lui sont également applicables.

Relevant de la DZS de Paris Nord, le **Bureau National des Badges Sûreté Transmanche** (BNBST) confectionne, délivre et gère les badges donnant accès aux terminaux transmanche nationaux ainsi qu'aux rames transmanche circulant en France. Le référentiel d'appui 00351 relatif à la « conception et délivrance des badges Transmanche » décrit le rôle et les missions du BNBST. L'actualisation du RA351 ainsi que le pilotage réglementaire du BNBST relèvent de la responsabilité du RCST.

En sa qualité de gestionnaire des terminaux Transmanche nationaux, **Gares & Connexions** apporte une contribution essentielle à la sûreté Transmanche en définissant les politiques et les investissements sûreté (ex : fourniture de scanner RX) sur les sites Transmanche en liaison étroite avec les autorités concernées (Douanes, SNPF et UKBF) et la Direction de la Sûreté du Groupe Public Ferroviaire.

Le RSA et le DSA déclinent les prescriptions sûreté Transmanche au sein de G&C et apportent leur expertise sûreté en matière de d'aménagement des terminaux Transmanche en liaison avec le RCST et les autorités.

Conditions de réalisation de la prestation :

La qualité de la sûreté Transmanche repose sur une coproduction exigeant une vigilance collective et coordonnée de la part des autorités (Douanes, SNPF, United Kingdom Border Force, Gendarmerie), des services SNCF concernés (Direction de la Sûreté, DZS, DCF, SNCF Réseau, établissements, ...), du transporteur ferroviaire (Eurostar) et de l'exploitant du tunnel sous la Manche (Eurotunnel).

Cadre légal et réglementaire :

Les règles de sûreté ferroviaire relèvent de la compétence exclusive de chaque Etat (art. 4-2 du Traité sur l'Union Européenne et art. L. 1611-1 du Code des transports).

Les exigences de sûreté Transmanche sont définies conjointement par les gouvernements français et britannique dans le respect de ce principe. Ces exigences de sûreté ne deviennent obligatoires qu'après transposition dans l'appareil législatif français.

Les textes fondateurs de la sûreté Transmanche sont essentiellement:

- Le traité de Canterbury du 12/2/86 concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche entre la France et le Royaume Uni
- La concession quadripartite du 14/3/86
- Le Protocole de Sangatte du 25/11/91 relatif aux contrôles frontaliers de la police, à la coopération judiciaire en matière pénale, à la sécurité civile et à l'assistance mutuelle concernant la liaison fixe transmanche
- L'accord particulier du 15/12/93 relatif aux questions de sûreté concernant la liaison fixe transmanche entre la France et le Royaume Uni
- La concession quadripartite du 14/3/94
- Le Protocole additionnel de Sangatte du 29/5/2000 relatif à la création de bureaux chargés du contrôle des personnes empruntant la liaison ferroviaire reliant la France et le Royaume Uni

Déontologie :

Application du code de conduite SNCF vis-à-vis de tous les acteurs internes et externes participant à la co-production de la sûreté Transmanche.

Conditions d'exercice des missions :

Pour être en mesure de coordonner efficacement la chaîne de sûreté Transmanche, le RCST doit obtenir la collaboration de multiples acteurs externes et internes vis-à-vis desquels il n'exerce aucun lien hiérarchique.

Condition de suspension de la prestation :

Cette prestation restera nécessaire aussi longtemps qu'existera une offre commerciale de transport de voyageurs via le tunnel sous la Manche, que les exigences des Etats concernés demeureront fortes en matière de sûreté et que l'Etat français maintiendra le rôle prépondérant confié à SNCF dans le dispositif global de sûreté Transmanche.

Condition préalable pour la réalisation de la prestation :

Existence d'un accord bilatéral entre les Etats concernés (France et Royaume-Uni).