

Stratégie de surveillance¹.

de la Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche

en tant qu'

Autorité Nationale de Sécurité pour le tunnel sous la Manche

1 - Objectif

L'objectif de la Commission intergouvernementale (CIG) est la sécurité du tunnel sous la Manche.

L'objectif sera atteint si les entreprises du tunnel sous la Manche gèrent efficacement leurs propres risques en utilisant leurs propres systèmes de gestion et si la CIG remplit son rôle d'autorité nationale de sécurité (ANS).

2 - Principes

La surveillance par la CIG du système de gestion de la sécurité des entreprises utilisant le tunnel sous la Manche sera :

- **Proportionnelle** aux risques gérés par ces entreprises, et non à leur rentabilité, à la disponibilité de leurs ressources ou à la durée restant à courir des contrats qu'elles détiennent ;
- **Cohérente** avec la stratégie adoptée par les autorités nationales de sécurité française et britannique, et fondée sur une communication régulière avec elles de sorte que :
 - la surveillance de la CIG ne fasse pas double emploi avec ce qui est déjà fait par les autorités françaises ou britanniques ;
 - la CIG tienne compte de la performance de sécurité réalisée par les entreprises utilisatrices du tunnel sous la Manche dans les pays voisins.
- **Ciblée** sur l'efficacité du système de gestion de la sécurité des entreprises, en vérifiant que l'ensemble du personnel des entreprises utilise leur système de gestion pour atteindre leurs objectifs de sécurité ;
- **Transparente** et ouverte en ce qui concerne ses politiques, ses pratiques et ses orientations, tout en respectant la nécessité pour les entreprises du tunnel sous la Manche de préserver la confidentialité de certaines questions

¹ Etablie conformément à l'article 3 de la [Méthode de Sécurité Commune pour la surveillance, No 1077/2012](#).

dans leurs rapports avec la CIG. Cela signifie, par exemple, la communication du programme de travail annuel de la CIG aux parties prenantes, la publication de ses décisions sur son site web et la tenue de réunions d'information périodiques sur les progrès accomplis.

- **Equitable** et **justifiée** au regard de la réglementation des activités, en particulier pour les sanctions, qui seront en conformité avec les politiques de sanction des autorités nationales de sécurité britannique et française et sous réserve des modalités de recours prévues par la loi. Conformément à l'article 76 du règlement binational de sécurité du tunnel sous la Manche les recours peuvent être déposés devant l'une ou l'autre des juridictions française ou britannique dans les conditions prévues par le droit national applicable à ces juridictions. La saisine d'une juridiction de l'un des deux Etats fait obstacle à la présentation d'une seconde requête ayant le même objet devant une juridiction de l'autre Etat.
- **Informée** par les renseignements provenant de sources multiples, telles que :
 - l'évaluation des certificats de sécurité ;
 - les conclusions des enquêtes menées par les organismes d'enquête nationaux ²;
 - les communications régulières avec les Autorités de sécurité nationales des États membres dans lesquels les entreprises utilisant le tunnel opèrent.³
- **Cohérente** avec la présente stratégie ;
- Reconnaissant que **les entreprises du tunnel sous la Manche peuvent se plaindre** des décisions prises dans le cadre des activités de surveillance de la CIG (sans préjudice d'une révision judiciaire de ces décisions ou de toutes dispositions d'appel permises par la loi).

3 - Dispositions pour la surveillance.

3.1 - Gouvernance

Le CIG est une autorité de sécurité nationale qui implique deux États souverains.

La CIG a un fonctionnement unifié et les décisions sont prises en son nom conjointement par les chefs des délégations française et britannique.

Le CIG est conseillée sur ses responsabilités en matière de sécurité, y compris la stratégie de surveillance, par le Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche (CS)

² La CIG supervisera toutes les recommandations des organismes d'enquête nationaux relatives aux entreprises et aux risques spécifiques du tunnel sous la Manche qui pourraient provenir d'une enquête d'un organisme sur un incident survenu dans le tunnel.

³ Cela sera réalisé par la participation des ANS française et britannique au réseau ERA des ANS, ainsi que par leur participation à l'ILGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates)

qui a un fonctionnement unifié et se compose d'une délégation par État. Les chefs des délégations française et britannique du Comité de Sécurité sont membres de la CIG et, en tant que tels, assistent à ses réunions. Cela facilite l'échange d'informations entre la CIG et le Comité de Sécurité et aide la CIG à prendre en compte les avis du Comité de Sécurité dans son processus de décision.

Le Comité de Sécurité est responsable de la mise en oeuvre des activités courantes de surveillance menées au nom de la CIG, en conformité avec la présente stratégie, tandis que la CIG est responsable de l'approbation de la stratégie générale de surveillance et de son réexamen périodique, sur la base des avis du Comité de Sécurité.

La CIG est chargée de réexaminer périodiquement le cadre réglementaire, sur la base des avis du Comité de Sécurité. Le [règlement binational de sécurité](#), édicté par la CIG et publié sur son site web, décrit les principes de la réglementation de sécurité de la Liaison Fixe. Le règlement décrit aussi les dispositions concernant les règles de sécurité unifiées applicables à la liaison fixe.

Il ressort de la responsabilité de la CIG, agissant sur les conseils du Comité de Sécurité, d'allouer aux activités de surveillance des ressources suffisantes, en termes de moyens humains, de temps de travail et de budget. Si des personnes ayant des compétences spécialisées sont nécessaires, la CIG s'attachera leurs services. Le plan de surveillance donnant des détails sur les ressources disponibles et sur la façon dont elles seront utilisées est approuvé chaque année,

3.2 Personnel

Chaque Gouvernement désigne la moitié des membres de la Commission intergouvernementale ; celle-ci comporte au plus seize membres, dont au moins deux représentants du Comité de sécurité, et, de ce fait, la CIG comprend des personnes compétentes en réglementation de sécurité comme une ANS. La présidence est assurée pour une durée d'un an et alternativement par le chef de chaque délégation.

La composition du Comité de sécurité est fixée d'un commun accord par les deux Gouvernements. Chacun d'entre eux désigne la moitié de ses membres. La présidence du Comité de sécurité est assurée pour une durée d'un an et alternativement par le chef de chaque délégation.

Les chefs de délégation détermineront les compétences nécessaires pour les membres de leur délégation respective au Comité de Sécurité, ayant à l'esprit les fonctions de la CIG en tant qu'ANS. Dans l'intérêt de la transparence, la CIG documentera les compétences qu'elle estime nécessaires au sein du Comité de Sécurité. Conformément à l'article 2 du décret 86-342 du 11 mars 1986, les membres de la délégation française au comité de sécurité, dont le chef de la délégation, sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports après accord des ministres concernés. Le secrétariat du comité de sécurité est assuré par les services du ministre chargé des transports. La délégation britannique est nommée

par le Secrétaire d'Etat aux Transports, les services du secrétariat britanniques sont fournis par l'Office of Rail and Road, (ORR), l'autorité de sécurité nationale britannique.

Aux fins de leur mission, la CIG et le Comité de sécurité peuvent faire appel à la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et de tout organisme ou expert de leur choix.

Les deux Gouvernements accordent à la CIG et à ses membres et agents les pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches.

Dans le domaine des activités de surveillance, la CIG demande aux délégations du Comité de Sécurité de mener leurs travaux et de prendre leurs décisions en commun. Cela signifie, par exemple, qu'un contrôle sur la partie française du site peut être effectué par le personnel britannique puis discuté et validé avec ses homologues français, et vice-versa.

Ce travail commun est facilité par des sous-groupes du Comité de Sécurité qui se réunissent régulièrement pour examiner les résultats de la surveillance et d'autres activités, telles que les résultats des rapports d'inspection, les autorisations d'interopérabilité ou les évaluations de certificats de sécurité. Les co-présidents des sous-groupes sont membres des délégations du Comité de Sécurité. Les co-présidents supervisent et guident le travail des inspecteurs de la CIG appointés par leurs pays respectifs. Ils contrôleront l'exécution du plan de surveillance, afin d'alerter le Comité de Sécurité et la CIG des changements majeurs de ressource ou d'activité qui pourraient être nécessaires au fil du temps, éventuellement à la suite des enquêtes qui doivent être faites. Ils feront en sorte que les décisions soient prises en temps opportun et que les rapports de surveillance soient convenus conjointement sans retard injustifié. Ils veilleront à ce que la CIG ait une vue d'ensemble efficace de la performance de sécurité des entreprises du tunnel sous la Manche.

Les inspecteurs désignés par la CIG sont tenus :

- de maintenir leur compétence à niveau en participant au système de gestion des compétences de leur organisme d'appartenance, autorité de sécurité nationale, entreprise ou institution professionnelle ;
- d'exercer leurs pouvoirs et responsabilités en conformité avec les politiques de la CIG, et en tenant compte des politiques et des orientations de leur organisme d'appartenance, autorité de sécurité nationale, entreprise ou institution professionnelle ;
- d'exécuter l'activité de surveillance en ligne avec la présente stratégie ;
- de mener leurs activités de surveillance en étant attentifs aux **principes** énoncés dans la présente stratégie ;
- de prendre leurs décisions et produire leurs rapports en temps opportun, en conformité avec les principes adoptés par la CIG pour la mise en œuvre de ses décisions ;

- d'être attentifs à tout motif d'alarme qui pourrait se présenter et, dans ce cas, de ne rien laisser passer sans intervenir pour rétablir la sécurité ;
- de faire périodiquement le lien entre les résultats de l'évaluation des autorisations ou des certificats et les résultats des activités de surveillance et vice versa ;
- de tenir à jour une évaluation globale de la performance de sécurité des entreprises du tunnel sous la Manche ;
- de participer à toute révision du cadre réglementaire⁴ pour la surveillance du tunnel sous la Manche que la CIG peut engager périodiquement.

4 - Les priorités stratégiques de la surveillance : centrées sur le système de gestion.

4.1 – Systèmes de Gestion de la Sécurité

La surveillance de la CIG mettra l'accent sur l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité mis en œuvre par les entreprises du tunnel sous la Manche.

Les activités mises en œuvre par le personnel au nom de la CIG comporteront deux aspects :

- Vérifier que les entreprises du tunnel sous la Manche ont une compréhension suffisante des risques, et une capacité de gestion de la sécurité suffisante pour maîtriser ces risques. Le moyen utilisé sera l'évaluation des soumissions formelles déposées par le gestionnaire d'infrastructure du tunnel en vue d'obtenir son agrément de sécurité, et par les entreprises ferroviaires utilisant le tunnel en vue d'obtenir leurs certificats de sécurité ; de même, toutes les demandes de changements substantiels seront évaluées et des examens réguliers seront effectués.
- Vérifier que les entreprises du tunnel sous la Manche appliquent les systèmes de gestion de la sécurité qu'elles ont décrit dans leur agrément ou certificat, et qu'elles exercent au jour le jour un contrôle adéquat de la gestion des risques.

4.2 Coopération avec les autres autorités de sécurité nationales, BEA-TT/RAIB, inspection du travail et organismes de certification ECM

Pour certaines entreprises qui utilisent le tunnel sous la Manche, mais dont les équipements et les services se situent plutôt dans les États voisins, la CIG communiquera régulièrement avec les autorités de sécurité nationales de ces États et s'en remettra à leur surveillance afin de savoir si ces entreprises effectuent correctement le contrôle quotidien de leur gestion des risques. Plus précisément, cela signifie un contact périodique entre les ANS et les représentants de la CIG, pour partager les résultats de leur suivi et les utiliser dans les plans de travail du

⁴ [Article 16,2 f\) de la Directive 2004/49/CE](#)

Comité de Sécurité. Cela permettra à la CIG de donner la priorité à un contrôle adéquat de la gestion quotidienne des risques relatifs à l'environnement du tunnel sous la Manche, tels que la prévention des incendies et les interventions d'urgence.

Si la CIG détecte quelque chose de sérieux au cours de ses activités de surveillance, elle avertit les ANS qui peuvent avoir un intérêt dans cette découverte. Lorsque ce type de découverte concerne la santé et la sécurité des travailleurs ou une entité en charge de l'entretien (ECM), la CIG avisera l'inspection du travail⁵ ou l'organisme certificateur de l'ECM.

De même, la CIG s'assure que toutes les alertes envoyées par d'autres ANS et / ou organes de contrôle sont traitées.

Au cours des enquêtes menées par le RAIB / le BEA-TT après un accident grave, la CIG et l'organisme d'enquête échangeront des informations autant que nécessaire, en particulier pour identifier les mesures correctives à mettre en place sans attendre la publication du rapport d'enquête.

La CIG examinera s'il y a des incidents qu'elle connaît (au-delà de ceux qu'un organisme d'enquête doit réglementairement examiner) qui peuvent justifier une enquête, et en discuter avec l'organisme d'enquête approprié pour une décision sur l'opportunité de mener une enquête ou pas.

Pour certaines activités, des groupes de travail des représentants des ANS peuvent être formés pour travailler sur une approche commune des questions et aider à les traiter le plus rapidement possible, et aux normes de sécurité les plus élevées.

4.3 - Domaines à surveiller en première priorité

En termes de systèmes de gestion, la CIG a l'intention de surveiller les parties du système qu'elle juge essentielles à la maîtrise des risques qui pourraient entraîner des accidents mortels de grande ampleur. Cela signifie mettre l'accent sur les domaines importants suivants avec priorité à tous les sujets liés au risque d'incendie, qui est un risque majeur pour le tunnel sous la Manche

- Gestion d'une sélection des domaines de risque de catégorie 1 découlant de l'analyse des "Tableaux de bord" d'Eurotunnel, En particulier :
 - l'intégrité de l'infrastructure ;
 - les compétences ;
 - les interventions d'urgence ;
 - l'intégrité du matériel roulant.

- Gestion de :
 - la prévention des incendies ;
 - l'exploitation ferroviaire des navettes.

⁵ Au Royaume-Uni, l'ORR est l'« inspection du travail », voir chapitre 4.5

- Vérification des mesures prises en réponse aux recommandations des enquêtes du BEA-TT/RAIB ;
- Gestion du vieillissement des équipements et des infrastructures. En particulier :
 - Gestion des modifications et des changements, en particulier sélection des normes récentes à appliquer ;
 - Renouvellement des équipements anciens et dispositions pour faire face à l'obsolescence ;
 - Attention particulière portée au génie civil et aux équipements fixes.
- Gestion des grands projets et contrôle des entreprises et des sous-traitants chargés de ces projets et généralement présents dans la chaîne d'approvisionnement. La surveillance sera centrée sur le *système* de gestion de projets et de contrôle de l'entrepreneur plutôt que sur les projets particuliers.
- Gestion de la sécurité, et en particulier la gestion du changement, dans le cadre des incitations commerciales pour les entreprises du tunnel de faire croître leur trafic et minimiser leurs coûts, notamment les coûts de personnel.

Le CIG enquêtera sur les incidents signalés par les entreprises du tunnel sous la Manche qui se rapportent aux domaines énumérés ci-dessus. Elle n'est pas supposée enquêter systématiquement sur toutes les anomalies qui viendraient à lui être signalées.

La CIG examinera les informations qu'elle demande régulièrement aux entreprises du tunnel sous la Manche en sus de l'information exigée par la réglementation (notamment sur certains accidents ou incidents). La CIG mettra l'accent sur l'information relative à la liste des domaines essentiels (ci-dessus) sur lesquels elle concentrera sa surveillance, et s'efforcera de demander un minimum de rapports de routine.

4.4 – Domaines à surveiller en seconde priorité

Pour autant que ses ressources le permettront, la CIG surveillera les parties du système de gestion permettant la maîtrise des risques qui ne sont pas susceptibles d'entraîner des accidents mortels de grande ampleur, mais pourraient donner lieu à des dommages significatifs. La gestion des domaines suivants sera privilégiée :

- Les surveillances et contrôles internes d'Eurotunnel : son système d'audit et d'examen, et particulièrement les méthodes utilisées pour tirer la leçon des incidents, des événements répétitifs et de l'analyse des données ; son système de gestion des changements et sa démarche de conception des spécifications et de conception des révisions à mi-vie.

- L'exploitation des terminaux, en particulier toutes les activités qui peuvent avoir un impact sur la sécurité, telles que les opérations de chargement.

4.5 – Protection des employés contre les dommages

Les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé mis en oeuvre par les entreprises utilisant le tunnel sous la Manche doivent protéger efficacement leurs travailleurs contre les dangers auxquels ils sont exposés.

Le contrôle de cet aspect et les enquêtes sur les accidents et les incidents associés seront effectuées par l'inspecteur du travail en France et par les inspecteurs de l'ORR au Royaume-Uni.

Pour aider à assurer que les entreprises utilisant le tunnel sous la Manche ont un contrôle adéquat au jour le jour de la gestion des risques de leurs travailleurs, la CIG surveillera régulièrement les données sur la performance des entreprises utilisant le tunnel sous la Manche et communiquera régulièrement avec les personnes effectuant les contrôles et le travail d'enquête.

4.6 – Entités en charge de l'entretien (ECM)

La CIG assurera la conformité avec le régime pour les entités chargées de l'entretien.

Grâce à sa communication régulière avec les ANS des Etats voisins et Eurotunnel, la CIG confirmera que les entités chargées de l'entretien ont été allouées comme nécessaire pour le matériel roulant exploité par les entreprises qui utilisent le tunnel sous la Manche. La CIG communiquera au besoin avec les organismes certificateurs des ECM sur toutes les questions relatives à l'entretien du matériel roulant de fret utilisant le tunnel sous la Manche.

4.7 - Moyens

Les inspecteurs désignés par la CIG effectueront la surveillance en combinant dans une proportion appropriée les moyens suivants :

- entrevues avec des membres du personnel des entreprises du tunnel sous la Manche ;
- examen des documents et dossiers relatifs au domaine de risque qu'ils sont chargés de contrôler ;
- examen des résultats en matière de sécurité des systèmes de gestion.

5 – Rôle de la CIG

La CIG **réexaminera** cette stratégie de surveillance régulièrement, et au moins une fois par an, lorsque les résultats de l'activité de surveillance seront connus. L'examen peut conduire le cas échéant à une révision de la stratégie.

Au moins une fois tous les 5 ans, la CIG réexaminera le cadre réglementaire⁶ de la surveillance du tunnel sous la Manche.

Signature :

Chefs de délégation française et britannique à la CIG

⁶ [MSC surveillance, article 1.3](#)