

COMITE DE SECURITE DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

Guide binational sur la surveillance et les
évaluations de conformité

Table des matières

Table des matières	2
Liste des figures	2
1 Introduction	3
2 Confidentialité	4
3 Informations générales	5
3.1 Le Traité de Cantorbéry de 1986 et l'Accord de Concession.....	5
3.2 Responsabilités de la Commission intergouvernementale	5
3.3 La Commission Intergouvernementale et l'Union Européenne	6
4 Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche.....	8
4.1 Groupes de travail	8
4.2 Les inspecteurs	9
4.2.1 Nomination des inspecteurs	9
4.2.2 Le rôle des inspecteurs.....	10
4.2.3 Les pouvoirs de sanction des inspecteurs.....	10
5 Inspections	11
6 Information à destination des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche	12
6.1 Le processus d'inspection.....	12
6.1.1 Phase de planification	13
6.1.2 Phase d'inspection	14
6.1.3 Phase d'analyse	16
6.2 Annexe 1: formulaire de rapport d'inspection	20
7 Demandes de certificats de sécurité et d'agrèments de sécurité	23
7.1 ERADIS	24

Liste des figures

Figure 1 : Processus d'inspection du CS.....	13
Figure 2: processus de recommandation du CS (résumé des paragraphes 6.1.3.1 à 6.1.3.3).....	19

1 Introduction

La Commission intergouvernementale au tunnel sous la Manche (CIG) a été mise en place par le Traité de Cantorbéry pour suivre, au nom des gouvernements français et britannique, et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison fixe transmanche. La CIG est conseillée en matière de sécurité de la Liaison fixe par le Comité de sécurité (CS). Celui-ci est aussi une instance binationale. La CIG est par ailleurs autorité nationale de sécurité (ANS) pour la Liaison fixe transmanche.

L'objectif de sécurité du Tunnel sous la Manche sera atteint si les entreprises concernées gèrent efficacement leurs propres risques en utilisant leurs propres systèmes de gestion de la sécurité, et si la CIG remplit son rôle d'Autorité Nationale de Sécurité (ANS).

Le CS est responsable du contrôle permanent des activités de surveillance réalisées pour le compte de la CIG, conformément à la [stratégie de surveillance de la CIG](#). La CIG est responsable de la validation de la stratégie de surveillance et de sa révision périodique, avec le conseil du CS. Le CS est composé de représentants français et britanniques, y compris des inspecteurs responsables de la mise en œuvre de la surveillance des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche.

Objet du présent document

Ce document a pour objet de fournir des conseils aux personnes travaillant pour la CIG et pour le CS concernant les dispositions suivantes :

- La surveillance des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche, en se concentrant sur leur capacité à gérer les risques à l'aide de leurs systèmes de gestion de la sécurité (Partie 1) ;
- L'évaluation périodique des systèmes de gestion de la sécurité de ces entreprises¹, en se concentrant sur l'évaluation de leurs capacités à contrôler les risques grâce à leurs systèmes de gestion de la sécurité (Partie 2) ;
- L'autorisation de tout nouveau matériel roulant destiné à emprunter le Tunnel² ;
- L'autorisation de toute nouvelle infrastructure².

¹ « évaluation de conformité », donnant lieu à un agrément délivré à un gestionnaire d'infrastructure, tel qu'Eurotunnel, ou à une certification délivrée à une entreprise ferroviaire, telle qu'Eurostar.

² Cela sera traité dans un guide séparé sur les autorisations pour le matériel roulant et l'infrastructure (à rédiger)

2 Confidentialité

Conformément aux termes de l'Accord de Concession (Article 33.3), tous les documents fournis par ou pour le compte d'Eurotunnel doivent être considérés comme confidentiels. Dans la pratique, cela signifie qu'il faut traiter les documents comme s'ils étaient classés "Confidentiel" et que les informations ne doivent pas être communiquées à d'autres parties sans autorisation préalable du Comité de Sécurité qui veillera à la coordination avec Eurotunnel et la CIG.

Prière de contacter le Secrétariat pour avis, si vous souhaitez, quelle qu'en soit la raison, divulguer un document d'Eurotunnel.

Les documents fournis par, ou au nom d'autres entreprises autorisées pour le Tunnel sous la Manche doivent être gérés conformément aux exigences de la législation nationale pertinente.

3 Informations générales

3.1 Le Traité de Cantorbéry de 1986 et l'Accord de Concession

En signant le Traité de Cantorbéry le 12 février 1986, entre la République Française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les gouvernements des deux États se sont engagés à permettre la construction et l'exploitation par des sociétés concessionnaires privées d'une Liaison Fixe trans-Manche, financée sans recourir aux fonds publics ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale.

L'Accord de Concession quadripartite conclu avec Channel Tunnel Group Limited et France Manche SA, regroupés dans le cadre de la société anonyme Eurotunnel, signé le 14 mars 1986, a complété le cadre juridique et financier du Traité. Il indique les caractéristiques générales de la Liaison Fixe et les règles à appliquer au cours de la construction et de l'exploitation. Initialement prévue pour 55 années, la durée de la Concession a tout d'abord été prolongée de 10 années en juin 1994. Un autre avenant à la Concession, qui est entré en vigueur le 13 juillet 1999, a permis à l'accord signé entre les parties le 13 février 1998 aux fins d'étendre la durée de la Concession à 99 ans (c'est-à-dire jusqu'en 2086) de prendre effet.

Le tunnel a été conçu et construit pour son exploitant Eurotunnel par TransManche Link (TML), un consortium regroupant cinq entreprises britanniques et cinq entreprises françaises. TML a remis officiellement l'ouvrage à Eurotunnel en décembre 1993. L'exploitation commerciale a commencé en mai 1994 par les services de navettes fret transportant des camions et par les trains de marchandises des réseaux nationaux. Les autres services ont été ouverts progressivement, en octobre 1994 pour le premier train rapide de passagers - Eurostar - et graduellement, de décembre 1994 à juin 1995, pour les navettes touriste transportant les différents types de véhicules de tourisme (voitures privées, autocars, camping-cars, minibus, etc.).

Les termes « la Liaison Fixe » sont utilisés pour décrire les deux terminaux et le tunnel. Juridiquement, le tunnel comprend une partie britannique et une partie française, avec une frontière internationale indiquée dans les trois tunnels.

3.2 Responsabilités de la Commission intergouvernementale

Dans le cadre de l'Article 10 du traité de Cantorbéry de 1986, la Commission Intergouvernementale (CIG) a été établie pour « suivre au nom des deux Gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe. » L'Article 10 (8) stipule que :

« Les deux Gouvernements prennent les dispositions nécessaires pour mettre en vigueur les règlements applicables à la Liaison Fixe dans le cadre de leurs législations nationales et accordent à la Commission intergouvernementale les pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de ses tâches. »

Dans le cadre de l'Article 13.2 de l'Accord de Concession, il est requis qu'Eurotunnel soumette pour approbation à la Commission Intergouvernementale les règles d'exploitation dont elle propose l'adoption. La Commission Intergouvernementale consulte le Comité de Sécurité sur les aspects de ces

soumissions qui concernent la sécurité, examine et (quand elle est satisfaite) approuve les conseils et propositions faites par le Comité de Sécurité.

Le [site web de la CIG](#) contient des informations sur ses responsabilités.

3.3 La Commission Intergouvernementale et l'Union Européenne

La politique de la CIG consiste à fonctionner en tant qu'organisme binational, dans le cadre de la réglementation de l'Union Européenne.

La CIG est l'ANS de la Liaison Fixe, aux termes des Directives de l'Union Européenne.

En tant qu'ANS de la Liaison Fixe, et sur le conseil du CS, la CIG a mis en place une [stratégie de surveillance](#) sur le conseil du CS.

Guide binational de surveillance

4 Comité de Sécurité au tunnel sous la Manche

Le Comité de Sécurité a été établi dans le cadre de l'Article 11 du Traité pour conseiller et aider la Commission intergouvernementale sur toutes les questions liées à la sécurité de la construction et de l'exploitation de la Liaison Fixe. Le Comité de Sécurité exerce les responsabilités détaillées dans les Articles 11 (1)(b) et (1)(c).

- veiller à la conformité des règlements et des dispositifs de sécurité applicables à la Liaison Fixe avec les règles nationales ou internationales en vigueur, les faire appliquer, en suivre l'exécution et faire rapport à la Commission intergouvernementale
- examiner les rapports concernant tout incident affectant la sécurité dans la Liaison Fixe, procéder à toutes investigations nécessaires et faire rapport à la Commission intergouvernementale.

L'Article 11 (8) stipule que : « *Les deux Gouvernements accordent au Comité de sécurité et à ses membres et agents les pouvoirs d'investigation, d'inspection et d'instruction nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches* ».

Le CS conseille à la CIG d'adopter une stratégie de surveillance qu'il propose.

Le CS remplit son mandat grâce aux personnes compétentes qui travaillent pour son compte et qui sont désignées par le Royaume-Uni et la France. Ces personnes sont organisées de manière à participer aux réunions périodiques du CS ainsi qu'à deux groupes de travail spécialisés.

4.1 Groupes de travail

Le Comité de Sécurité a établi deux groupes de travail permanents de spécialistes, dirigés conjointement par un membre de chaque délégation, pour étudier les questions portées à l'attention du Comité et pour fournir une analyse technique détaillée sur laquelle l'avis du Comité peut être étayé. Ces groupes de travail sont les suivants :

- Groupe de travail 1 (GT1 - transport et sécurité ferroviaires)
- Groupe de travail 2 (GT2 - secours et sécurité civile)

Les chefs de délégation du comité de sécurité ou les coprésidents de chaque groupe de travail contrôlent et guident le travail des inspecteurs mandatés par la CIG de leurs pays respectifs. Ils effectuent le suivi de la mise en œuvre du plan de surveillance et alertent le CS et la CIG en cas de changement important à introduire, le cas échéant, en matière de ressources ou d'activités, par exemple à la suite des investigations qui doivent être faites. Ils garantissent que les décisions sont prises en temps utile et que les rapports de surveillance font l'objet d'une validation conjointe intervenant dans des délais raisonnables. Ils garantissent que la CIG dispose d'une vision d'ensemble effective de la performance des entreprises autorisées pour le Tunnel sous la Manche en matière de sécurité.

Les co-présidents des groupes de travail décident du rythme des réunions de leur groupe en fonction du volume de travail, bien que les réunions soient habituellement organisées selon la même fréquence que celles du CS. Les groupes de travail doivent présenter un résumé de leurs activités au cours des réunions du CS.

Les inspecteurs du CS doivent participer aux réunions des groupes de travail idoines afin de fournir les informations et mises à jour. Au cas où les inspecteurs ne sont pas en mesure de participer au groupe de travail, les secrétariats du CS peuvent fournir des exemplaires des comptes rendus et des documents de réunion pertinents.

Les chefs de délégation du comité de sécurité ou les coprésidents peuvent établir des groupes "ad hoc" pour examiner plus en détail des questions spécifiques. Les groupes "ad hoc" leur rendent compte de leurs constatations et de toutes leurs recommandations.

4.2 Les inspecteurs

Les inspecteurs sont responsables, dans leurs domaines de compétences respectifs, de vérifier que les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche s'acquittent de leurs responsabilités afin de garantir la sécurité du Tunnel sous la Manche.

Les inspecteurs du CS y parviendront en :

1. Surveillant l'exploitation, l'infrastructure, la maintenance et les travaux nouveaux effectués par Eurotunnel et ses sous-traitants, y compris la gestion de l'hygiène et de la sécurité pour le public et le personnel ;
2. Vérifiant que les entreprises autorisées pour le Tunnel sous la Manche travaillent conformément à leur système de gestion de la sécurité approuvé par la délivrance de leur certificat ou de leur agrément de sécurité, et aux prescriptions des réglementations européennes, nationales et binationale pertinentes.
3. Les accidents et les incidents graves font l'objet d'enquêtes conjointes du RAIB et du BEA-TT conformément aux législations européennes et nationales pertinentes ainsi qu'aux dispositions du Titre 6 du règlement binational sur la sécurité du tunnel sous la Manche. Dans un nombre réduit de cas, les inspecteurs de la CIG/CS pourront être chargés d'enquêter sur les accidents ou les incidents, soit conformément aux dispositions des réglementations nationales, soit sur demande de la CIG ou du Comité de Sécurité.

4.2.1 Nomination des inspecteurs

La CIG et le CS disposent des pouvoirs réglementaires nécessaires à la nomination des inspecteurs qui les assistent dans la réalisation de leurs fonctions. Les inspecteurs sont généralement mandatés par les administrations nationales, notamment :

- Les Autorités Nationales de Sécurité des réseaux ferroviaires et l'inspection du travail ;
- Les services de secours et d'incendie ;
- Les forces de maintien de l'ordre et la justice,
- Les services du ministère en charge des transports.

En outre, la CIG et le CS ont le pouvoir de nommer les experts de leur choix et de recourir à l'assistance des administrations nationales en tant que de besoin lors de la réalisation des inspections ou investigations.

Le CS s'appuie sur les organismes qui lui fournissent des inspecteurs afin de garantir que ces agents sont compétents dans leurs domaines respectifs. Le CS garantit le développement et le maintien des compétences spécifiques au Tunnel sous la Manche grâce à des formations initiales et continues structurées, incluant des sessions d'échange d'information.

Le secrétariat du CS est responsable d'informer les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche de la nomination des inspecteurs et de leur fournir les informations nécessaires sur leurs organismes de tutelle et de leurs responsabilités.

4.2.2 Le rôle des inspecteurs

Le rôle des inspecteurs du CS est de réaliser la surveillance des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche conformément aux principes énoncés dans la stratégie de surveillance de la CIG. Le travail des inspecteurs du CS permet de garantir que la CIG obtienne une vision d'ensemble satisfaisante de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité utilisés par les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche.

Les activités de surveillance réalisées par les inspecteurs du CS ont trois objectifs principaux :

- Vérifier que les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche disposent d'une compréhension suffisante des risques, et de la capacité de gestion de la sécurité permettant de contrôler ces risques. Cette vérification est réalisée par l'évaluation des soumissions écrites transmises par le gestionnaire d'infrastructure du Tunnel pour obtenir son agrément de sécurité et par les entreprises ferroviaires pour obtenir des certificats de sécurité afin d'exploiter leurs activités dans le Tunnel, et de toute soumission liée à des changements significatifs ou à des réexamens périodiques
- Vérifier que les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche appliquent les dispositions qu'elles ont décrites dans leur système de gestion de la sécurité, et qu'elles mettent en œuvre un contrôle de gestion des risques approprié au jour le jour. L'outil utilisé afin d'évaluer cet aspect est le RM3 (le Modèle de Maturité en Management Ferroviaire)
- Vérifier le maintien en l'état du patrimoine que constitue le tunnel sous la Manche.

4.2.3 Les pouvoirs de sanction des inspecteurs

Chaque inspecteur peut se voir attribuer des pouvoirs de sanction spécifiques par son organisme de tutelle. Ces pouvoirs de sanction ne peuvent s'appliquer qu'au sein du territoire national de chaque inspecteur. Au cas où un inspecteur exerce, ou souhaite exercer, des pouvoirs de sanction dans le cadre des réglementations nationales, il doit se mettre en contact avec le secrétariat du CS afin que l'autre délégation nationale puisse en être informée, conformément aux principes d'action conjointe.

5 Inspections

Les inspections fournissent au CS et à la CIG des informations essentielles sur les activités de la Liaison Fixe et la qualité de la gestion, par les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche, des risques de sécurité liés à leurs activités. Les données obtenues dans le cadre des inspections permettent d'évaluer la performance des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche.

Le CS produit un plan de surveillance annuel, conformément aux principes énoncés dans la Stratégie de Surveillance du Tunnel sous la Manche de la CIG. Le plan de surveillance, connu sous le nom de programme de travail du CS, détaille l'ensemble des inspections et interventions planifiées par les groupes de travail au cours de l'année d'exploitation. Le plan de travail du CS est transmis aux entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche et publié sur le site de la CIG.

Les inspections peuvent être convenues à l'avance avec l'entreprise ou réalisées de manière inopinée. Bien qu'il soit préférable que les inspections soient menées au minimum par un inspecteur de chaque délégation, afin de faciliter le travail binational, il peut arriver que des inspections soient réalisées par des inspecteurs représentant seulement une délégation³. Dans ce cas, l'autre délégation doit être rapidement informée de l'objet de l'inspection, de la méthodologie appliquée et des résultats, soit par le biais du secrétariat, soit par contact direct avec l'inspecteur idoine de l'autre délégation.

Des inspections peuvent être effectuées pour les motifs suivants :

- inspections faisant partie du plan d'inspection et d'audit agréé ;
- en réaction à des incidents ou à des accidents ;
- en conséquence de plaintes ou d'informations provenant du public et autres ;
- inspections de suivi pour s'assurer des actions correctives prises par les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche en réponse à des problèmes détectés lors d'inspections précédentes ;
- inspections suite à des modifications impactant les systèmes de gestion de la sécurité.

³ Par exemple, les inspecteurs britanniques du GT2 peuvent se rendre sur le terminal britannique afin d'évaluer la conformité à la réglementation sur l'hygiène et la sécurité au travail.

6 Information à destination des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche

La CIG utilise les activités de surveillance réalisées par les inspecteurs du CS comme moyen de remplir son obligation de s'assurer de la sécurité du Tunnel sous la Manche. Toutefois, la surveillance exercée par le CS peut présenter des avantages considérables pour les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche. Les inspections peuvent constituer un niveau d'examen supplémentaire des systèmes de gestion d'une entreprise, en plus des dispositions internes obligatoires au titre de la réglementation nationale et binationale. Au cours des inspections, les inspecteurs peuvent identifier des défaillances potentielles au regard de la législation ou des aspects du système de gestion de la sécurité qui ne fonctionnent pas aussi efficacement qu'ils le devraient.

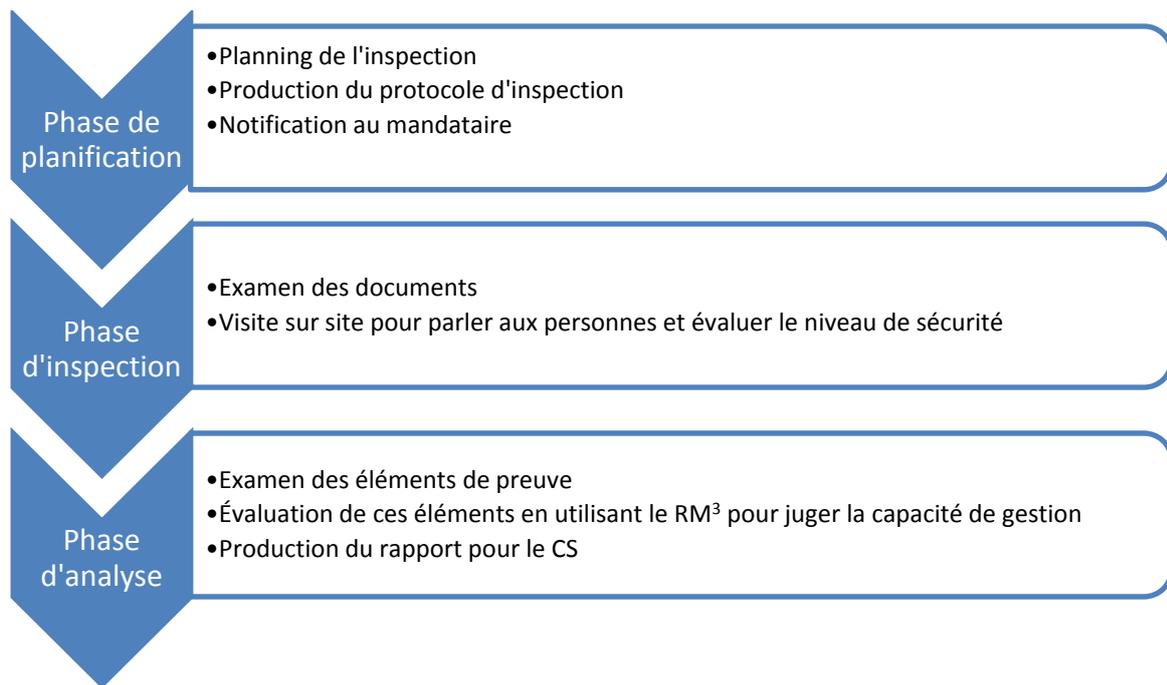
Les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche sont donc respectueusement invitées à faciliter les activités de surveillance du CS en :

- Facilitant l'entrée et l'accès aux locaux d'exploitation – les inspecteurs du CS ont un droit d'accès applicable à toute la Liaison Fixe. En fonction des réglementations nationales spécifiques, les inspecteurs peuvent également disposer du droit réglementaire d'entrer à tout moment dans les locaux de travail ;
- Fournissant rapidement les documents et autres informations – la fourniture rapide d'informations par les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche est essentielle pour la surveillance efficace et effective réalisée par le CS. Tout retard important dans la fourniture d'information peut suggérer aux inspecteurs que certains aspects du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ne fonctionnent pas correctement ;
- Répondant aux recommandations du CS dans le respect des calendriers décidés avec les inspecteurs.

6.1 Le processus d'inspection

Les inspections du CS comportent trois phases définies, impliquant des contacts avec l'entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche ou le mandataire, ainsi qu'illustré ci-dessous.

Figure 1 : Processus d'inspection du CS



6.1.1 Phase de planification

Il est important que toutes les inspections soient correctement planifiées. Une inspection correctement planifiée permet de garantir que les ressources nécessaires à l'évaluation des éléments pertinents du système de gestion de la sécurité d'un mandataire sont efficacement affectées.

Pour chacune des inspections, il convient de nommer un inspecteur responsable. Cet inspecteur est responsable de la planification et de la coordination de l'inspection, ainsi que de la production du rapport d'inspection. En ce qui concerne la planification de l'inspection, l'inspecteur responsable doit préparer un protocole d'inspection. Le document descriptif du protocole doit comprendre, de manière non exhaustive :

- Les buts et objectifs de l'inspection ;
- Les thèmes principaux et domaines à explorer au cours de l'inspection, par exemple les éléments du RM3 ;
- Les dispositions de sécurité, y compris les exigences en matière d'équipement de protection individuelle ;
- La liste de tous les documents ou processus exigés du mandataire ;
- Le correspondant désigné du mandataire et la liste des membres importants de l'équipe du mandataire dont la présence est nécessaire lors de l'inspection ;
- La liste de toutes les ressources supplémentaires nécessaires au CS (par exemple, experts techniques ou interprètes) ;
- Les référentiels applicables.

Il peut s'avérer nécessaire de mettre à jour le document descriptif du protocole d'inspection au cours d'une inspection.

L'inspecteur responsable doit discuter du protocole d'inspection avec les co-présidents du groupe de travail, puis travailler avec le secrétariat du CS afin de coordonner les aspects pratiques de l'inspection, et notifier à l'entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche concernée. Ceci peut impliquer de transmettre un exemplaire du protocole d'inspection au mandataire en amont de la visite d'inspection.

6.1.2 Phase d'inspection

Les inspections comprennent des visites dans les locaux des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche et impliquent que les inspecteurs exercent leur surveillance à l'aide d'un panachage approprié des éléments suivants :

- Entretiens avec les personnes représentant les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche ;
- Observation des pratiques de travail et des procédures opérationnelles ;
- Passage en revue des documents et registres pertinents au regard du domaine de risque faisant l'objet de la visite ;
- Examen des résultats obtenus grâce aux systèmes de gestion.

Ainsi, une inspection peut impliquer que les inspecteurs se livrent à tout ou partie des activités précitées. Une inspection peut impliquer plusieurs visites dans les locaux d'une entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche et le périmètre de l'inspection peut évoluer au cours de la visite, en fonction des informations obtenues par les inspecteurs.

6.1.2.1 Aspects pratiques

L'inspecteur responsable est en charge de l'organisation de l'inspection, avec le soutien de l'équipe d'inspection.

Avant toute visite sur site, l'équipe d'inspection doit passer en revue tous les documents fournis par l'entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche. Il peut être nécessaire, à ce stade, de demander qu'elle fournisse des informations complémentaires préalablement ou au cours de la visite.

Dans la mesure du possible, l'équipe d'inspection doit se réunir afin de préciser les buts et les objectifs de l'inspection et de déterminer toute action spécifique devant être menée. Elle doit également répartir les responsabilités entre chacun des membres de l'équipe d'inspection. En fonction de la durée de l'inspection, ou de la complexité du sujet traité, il peut être nécessaire de tenir une réunion de mise au point avec l'équipe d'inspection au cours de l'inspection afin de prendre acte des informations rassemblées.

Les inspecteurs doivent débattre de l'avancement de l'inspection avec les représentants du mandataire tout au long de la visite. Cela peut consister à mettre en exergue des recommandations, à fournir des conseils généraux en matière d'hygiène et de sécurité ou à soulever des sujets d'inquiétude immédiate (voir 6.1.2.3.).

6.1.2.2 Sécurité des inspecteurs

Les inspecteurs du CS reçoivent une formation spécifique leur permettant d'accéder en toute sécurité aux différentes zones de l'infrastructure de la Liaison Fixe. Les inspecteurs reçoivent également un badge d'Eurotunnel, qui leur permet d'accéder aux locaux et aux infrastructures d'Eurotunnel. Pour les visiteurs ponctuels, tels que les experts, Eurotunnel peut fournir des permis visiteurs en tant que de besoin.

Des Équipements de Protection Individuelle (EPI) sont fournis aux inspecteurs par leurs organismes de tutelle. Au cas où des matériels spécialisés sont nécessaires pour compléter ces EPI au cours d'une inspection, l'entreprise liée au Tunnel sous la Manche concernée devra les fournir.

Les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche doivent garantir la sécurité des inspecteurs du CS qui se rendent dans leurs locaux. Le mandataire doit informer les inspecteurs, au moment de la visite, de tout risque particulier existant, et identifier les risques et les mesures de contrôle concernés. Toute nouvelle disposition ou situation dégradée qui serait intervenue depuis la dernière visite du CS doit être indiquée. Les inspecteurs doivent se conformer à la politique d'hygiène et de sécurité de leur organisme de tutelle et respecter les exigences de sécurité du mandataire, excepté si ces exigences sont jugées insuffisantes.

6.1.2.2.1 Exigences spécifiques relatives aux inspections dans le Tunnel sous la Manche

Si une inspection implique un travail d'observation à réaliser à l'intérieur du Tunnel sous la Manche, les inspecteurs devront porter un moniteur individuel de dioxyde de carbone (CO₂), de même que tout le personnel d'Eurotunnel et les autres prestataires présents. Eurotunnel fournira les moniteurs de CO₂ le jour de l'inspection, en utilisant son stock d'instruments étalonnés.

6.1.2.3 Sujets d'inquiétude manifeste

Si, au cours d'une visite dans les locaux d'une entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche, les inspecteurs britanniques identifient des sujets d'inquiétude immédiate en matière de santé, sécurité ou bien-être des salariés ou d'autres personnes, ils doivent immédiatement porter cette problématique à l'attention des représentants du mandataire. Dans un tel cas, il peut être nécessaire pour les inspecteurs d'exercer le droit de sanction qui leur est accordé par leurs organismes de tutelle.

Si ces sujets d'inquiétude immédiate ne relèvent pas du champ de responsabilité des inspecteurs, par exemple si les inspecteurs du GT2 sont amenés à identifier des problématiques graves relatives à la gestion du risque incendie, les inspecteurs doivent alors se mettre en contact avec le secrétariat afin de garantir que le personnel idoine du CS soit informé. Les inspecteurs doivent également porter la problématique à l'attention du représentant du mandataire.

6.1.2.4 Information des employés

Au cours des visites d'inspection, un inspecteur doit pouvoir vérifier que les responsables, c'est-à-dire les employeurs, ont mis des dispositions en place pour consulter et informer les employés, par

exemple les correspondants « sécurité », sur l'hygiène et la sécurité du travail conformément aux réglementations nationales.

Il convient qu'au cours de sa visite, l'inspecteur rencontre les employés, chaque fois que cela est possible, à moins que cela ne soit clairement inapproprié en raison du but de la visite. Lors de cette rencontre, les employés doivent avoir la possibilité de parler en privé à l'inspecteur, s'ils le souhaitent.

En raison des obligations légales en vigueur au Royaume-Uni sur la santé et la sécurité, les inspecteurs de la délégation britannique sont tenus de fournir aux employés ou à leurs représentants certaines informations quand il est nécessaire de les tenir informés sur des questions touchant leur santé, leur sécurité et leur bien-être. Selon les circonstances, l'inspecteur peut fournir ces informations lors de l'inspection ou dans un court délai.

6.1.3 Phase d'analyse

Une fois que les visites sont effectuées et que le processus d'inspection arrive à son terme, l'équipe d'inspection doit analyser les données recueillies et produire un rapport présentant ses résultats. La phase d'analyse est importante, car elle permet aux inspecteurs à la fois d'évaluer la performance des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche, et aussi de contribuer à l'amélioration de la sécurité de la Liaison Fixe en rédigeant en tant que de besoin des recommandations adaptées.

6.1.3.1 Rapports d'inspection

L'équipe d'inspection doit produire dans les meilleurs délais un rapport présentant l'activité de contrôle réalisée ainsi que ses conclusions significatives. Les rapports doivent constituer un exposé concis et factuel de l'inspection et comprendre le cas échéant des recommandations claires destinées au mandataire. Le rapport doit également contenir une analyse de l'efficacité des dispositions de gestion de la sécurité du mandataire, effectuée à l'aide du modèle de maturité de management ferroviaire.

L'inspecteur responsable est en charge de la rédaction du rapport. Toutefois, il est essentiel que l'équipe d'inspection contribue au contenu du rapport ainsi qu'à toute recommandation. Au cours de la rédaction du rapport, il peut être nécessaire de contacter le mandataire afin de demander des précisions complémentaires sur des domaines couverts par l'inspection. Afin de garantir la cohérence, tous les rapports d'inspection doivent être produits à partir du formulaire de rapport d'inspection du CS prévu à cet effet (voir Annexe A).

Une fois achevé, le rapport doit être soumis au secrétariat, qui organise sa traduction et le diffuse pour discussion et validation par les co-présidents du groupe de travail concerné ou par les co-présidents du comité de sécurité si l'inspecteur qui a conduit l'inspection n'appartient pas à un groupe de travail. Une fois validé, le secrétariat se charge de transmettre un exemplaire du rapport, ainsi que toute recommandation, à l'équipe dirigeante du mandataire.

6.1.3.2 Analyse de l'efficacité du système de gestion

L'efficacité du système de gestion de la sécurité ferroviaire, de l'hygiène et de la sécurité au travail est essentielle pour contrôler les risques dans le tunnel. La CIG utilise le modèle de maturité en management ferroviaire (RM3) pour aider ses équipes à analyser les données concernant l'efficacité de ces systèmes, afin de leur permettre de discuter des axes d'amélioration avec les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche. Le RM3 énumère 26 critères de gestion et les décrit au regard de cinq niveaux, depuis le niveau « ad-hoc » (le niveau le plus faible), jusqu'au niveau « excellent » (le niveau le plus élevé). Les inspecteurs et les entreprises elles-mêmes peuvent ainsi comparer les données relatives aux systèmes existants, avec les descriptifs contenus dans le RM3 et déterminer le niveau atteint. Ils peuvent également cibler le niveau suivant et apporter des améliorations, si nécessaire.

Les inspecteurs réalisent une analyse RM3 après chaque inspection, sur la base des données rassemblées. Au terme de chaque année de travail, les groupes de travail réalisent une évaluation RM3 pour chaque entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche, à l'aide des informations rassemblées au cours des inspections, des investigations et de tout incident notoire. Les représentants de chaque groupe de travail organisent une réunion avec les représentants de chaque entreprise autorisée pour le Tunnel sous la Manche à la fin de chaque année d'opération afin de leur fournir un rapport fondé sur le RM3.

6.1.3.3 Recommandations

Au cours de l'inspection du CS, les inspecteurs peuvent être amenés à identifier des domaines pour lesquels les problématiques de sécurité ferroviaire, d'hygiène et sécurité au travail ne sont pas gérées par le mandataire aussi efficacement qu'ils le pourraient. Les inspecteurs sont donc amenés à émettre des recommandations aux entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche, sur la base des données accumulées au cours des activités de surveillance. Sauf lorsqu'il y a constat d'un danger grave et imminent, ces recommandations identifient les points à améliorer sans prescrire les solutions à apporter. La définition de la meilleure manière de répondre à la recommandation ainsi que son délai est du ressort de l'entreprise inspectée dans la cadre de la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité et de ses responsabilités en matière de maîtrise des risques liés à son activité. Les recommandations peuvent, par exemple, exiger d'un mandataire qu'il améliore les processus existants ou qu'il mette en œuvre de nouveaux processus, qu'il révise les évaluations des risques ou qu'il fournisse des informations complémentaires au CS. Sans préjudice des éventuels pouvoirs de sanction confiés aux inspecteurs par leurs organismes de tutelle, les recommandations constituent un outil réglementaire important que le CS utilise afin de garantir le maintien de la sécurité dans le Tunnel sous la Manche.

La figure 2 de la page 19 présente le processus de rédaction, de diffusion et de confirmation de la conformité aux recommandations du CS, qui implique les contributions des inspecteurs, des co-présidents des groupes de travail, du secrétariat du CS ainsi que des entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche.

Tout en intégrant les contributions des autres membres de l'équipe d'inspection (et des co-présidents du groupe de travail, le cas échéant), l'inspecteur responsable d'une inspection du CS est en charge

de la production des recommandations et doit s'assurer qu'elles sont traitées par les entreprises autorisées pour le tunnel sous la Manche dans les délais convenus (sauf cas de danger grave et imminent conduisant les inspecteurs à imposer un délai). Les inspecteurs s'assurent, dans la mesure du possible, que les actions proposées par les entreprises en réponse aux recommandations soient SMART (Spécifiques, Mesurables, Atteignables, Réalistes et assorties de délais Temporels).

Les recommandations émises par les inspecteurs peuvent prendre deux formes possibles :

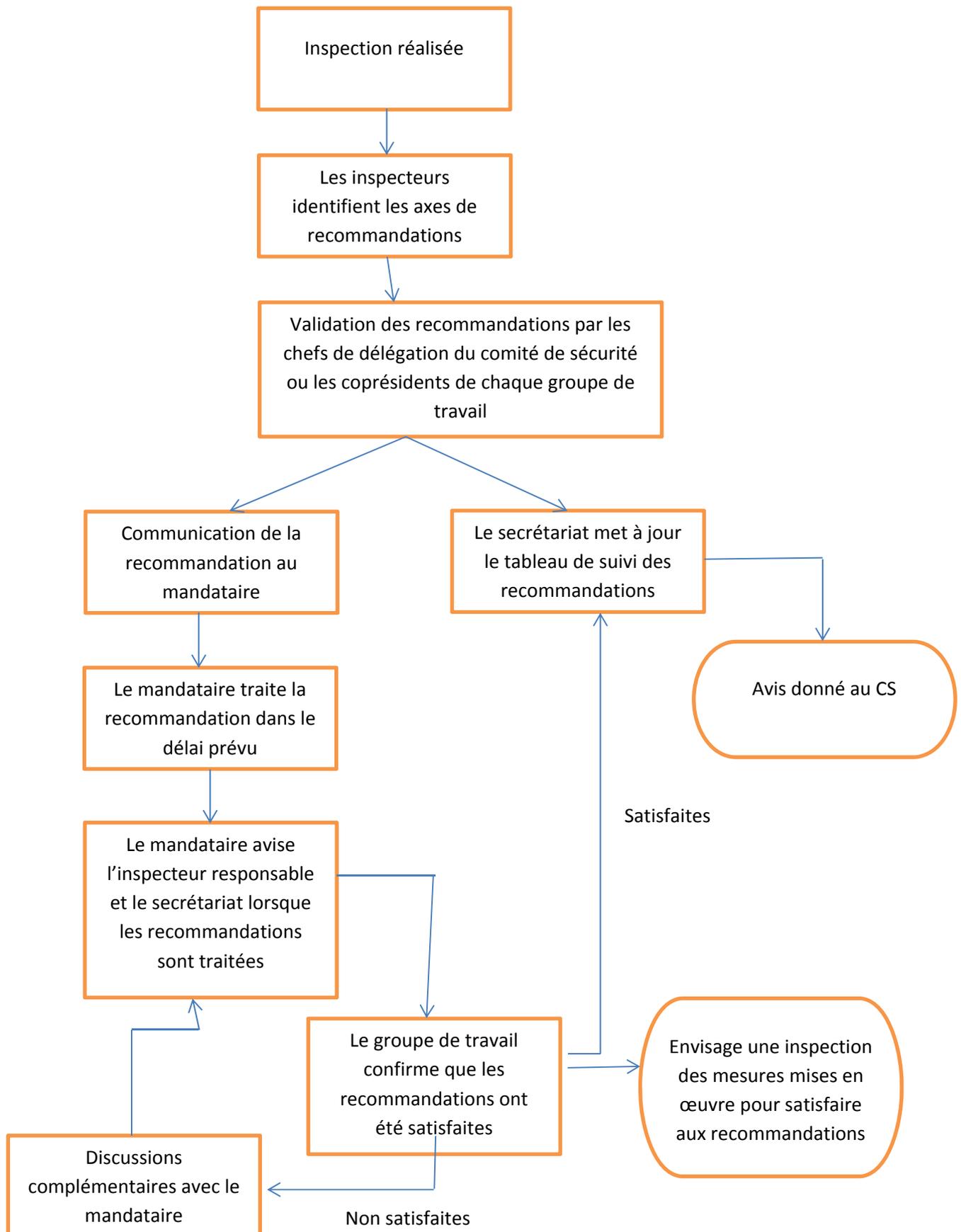
1. Action requise – ce type de recommandation implique que le mandataire doit agir afin de traiter dans les délais impartis les graves déficiences liées à la gestion de la sécurité, détectées au cours d'une inspection (danger grave et imminent).
2. Action recommandée – les inspecteurs peuvent émettre ce type de recommandation lorsqu'ils identifient des axes d'amélioration concernant les dispositions de sécurité ferroviaire, d'hygiène et de sécurité au travail d'un mandataire.

Les inspecteurs peuvent également faire des invitations aux mandataires. Ces invitations sont données lorsque les inspecteurs identifient des aspects des dispositions de gestion de la sécurité d'un titulaire qui pourraient être améliorées, mais qui ne sont pas directement liées au sujet de l'inspection. Si les inspecteurs identifient des sujets qui présentent des risques graves au regard de la sécurité ferroviaire, de l'hygiène ou de la sécurité au travail, ils peuvent utiliser leur pouvoir de sanction au titre de la législation binationale ou nationale, le cas échéant.

Une fois qu'un mandataire considère avoir traité une recommandation, il doit en informer l'inspecteur responsable. Celui-ci reprend les données fournies et peut organiser une inspection de suivi. Les groupes de travail, sous l'égide de leurs co-présidents, se chargent de déterminer si un mandataire satisfait ou non aux recommandations.

Le secrétariat du CS est responsable de la tenue d'un tableau de suivi des recommandations. Ce tableau est mis à jour sur la base des informations fournies au secrétariat par les inspecteurs/groupes de travail. Il fait l'objet d'un examen régulier au cours des réunions des groupes de travail.

Figure 2: processus de recommandation du CS (résumé des paragraphes 6.1.3.1 à 6.1.3.3)



6.2 Annexe 1: formulaire de rapport d'inspection

COMITÉ DE SÉCURITÉ AU TUNNEL SOUS LA MANCHE

RAPPORT D'INSPECTION

Objet :

[place pour résumé du texte]

Critères RM³ pertinents relatifs aux éléments de preuve figurant dans ce rapport

-

Rapport par :

Assisté de :

Date d'inspection :

Date du rapport :

Signature :

PARTIE A: Analyse de la capacité de maîtrise des risques de santé et de sécurité en utilisant le RM3 (modèle de maturité en management ferroviaire).

Critère RM ³	Niveau attribué					Résumé des données probantes
	Probabilité de confiance Haut ←----- Bas					
	5 : Excellence	4 : Maîtrisé	3 : Standardisé	2 : Stabilisé	1 : ad hoc	

PARTIE B: RÉSUMÉ DE L'INSPECTION

[Texte du rapport]

Guide binational sur l'évaluation de la conformité

7 Demandes de certificats de sécurité et d'agrément de sécurité

Un opérateur qui soumet une demande d'agrément de sécurité ou de certificat de sécurité à la CIG afin d'obtenir le droit d'exploiter la Liaison Fixe doit en premier lieu contacter les secrétariats français ou britannique. Les deux secrétariats se mettent mutuellement en contact et contactent les co-présidents des groupes de travail du Comité de Sécurité au Tunnel sous la Manche (CS).

Le secrétariat propose les noms des évaluateurs français et britannique qui seront responsables de l'instruction de la demande auprès du demandeur et transmet la demande aux personnes nommées.

Un examen initial de la documentation soumise doit être réalisé afin de garantir qu'il soit possible de réaliser une évaluation complète et pertinente sur la base des éléments fournis. Le Royaume-Uni conserve les registres du processus d'évaluation et instruit la demande selon les processus adoptés par l'Autorité Nationale de Sécurité du Royaume-Uni (ANS). En France, l'évaluation est réalisée conformément à la politique de l'ANS française régissant les activités d'enregistrement des certifications et des autorisations de sécurité.

En fonction du pays d'origine du demandeur ou de la nature du service proposé, les évaluateurs britanniques et français doivent s'accorder entre eux sur la désignation de l'évaluateur principal. L'évaluateur principal doit ensuite évaluer la demande conformément aux guides publiés par l'ANS dont il dépend.

L'annexe 4 du guide publié par la CIG portant sur le règlement binational définit le calendrier précis de réception, d'instruction et de décision concernant les demandes de certificat ou d'agrément de sécurité.

L'objectif du processus d'évaluation binational est de permettre aux inspecteurs britanniques et français de collaborer, en lien avec le secrétariat, afin :

- De respecter le processus et le calendrier défini par la réglementation et par le guide de la CIG;
- De se mettre d'accord rapidement pour savoir si le dossier de demande est complet ;
- D'aboutir à une vision commune de la qualité de la demande, y compris le cas échéant d'élaborer un tableau de suivi commun des sujets appelant un examen plus approfondi en présence du demandeur;
- De formuler une recommandation commune au regard de la demande, à destination du CS, en respectant un calendrier permettant à la CIG de prendre sa décision finale dans le respect des délais réglementaires;
- D'alerter le CS, et si nécessaire la CIG, le plus tôt possible, en cas d'inquiétudes importantes concernant le fond de la demande, les risques de non-respect du calendrier, ou en cas de désaccord insoluble entre les évaluateurs;
- D'assurer une communication binationale coordonnée avec le demandeur à tous les stades;
- De s'accorder sur les problématiques à traiter au cours de la surveillance du système de gestion de la sécurité du demandeur, le cas échéant en collaboration avec les autres autorités de sécurité nationales.

Les critères d'évaluation sont définis par le règlement 1158/2010/UE de la Commission (concernant les entreprises ferroviaires) et le règlement 1169/2010/EU (concernant le gestionnaire d'infrastructure), tels qu'amendés. Pour des raisons pratiques, ces critères ont été intégrés à l'Annexe 3 du guide publié par la CIG, et constituent les seuls critères pouvant servir de fondement à l'évaluation des demandes.

L'instruction des demandes de renouvellement de certificat de sécurité et d'agrément de sécurité relève du même processus que l'instruction d'une première demande. Il revient à l'entreprise titulaire d'un certificat ou d'un agrément de déposer sa demande de renouvellement auprès de la CIG dans les délais impartis permettant à la CIG de faire procéder à son évaluation avant la fin de validité du certificat ou de l'agrément en vigueur.

Les secrétariats tiennent un tableau de suivi à jour des dates de validité des agréments et certificats délivrés par la CIG et alertent le cas échéant le CS de tout retard dans la réception d'une demande de renouvellement. Ce tableau est utilisé au moins une fois par an par les groupes de travail afin de préparer le programme annuel de travail de l'année suivante.

Le guide binational pour les autorisations de mise en service est aussi inclus en annexe 4 du guide d'application du règlement binational de sécurité de la CIG publié.

7.1 ERADIS

Une fois que la CIG a délivré le certificat ou l'agrément de sécurité, le secrétariat de la délégation assurant la présidence de la CIG s'organise avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de saisir les détails du certificat ou de l'agrément dans la base de données ERADIS.