

# Stratégie de surveillance<sup>1</sup>.

## 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 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 de la sécurité et si la CIG remplit son rôle d'autorité nationale de sécurité.

### 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 dans leurs rapports avec la CIG.

---

<sup>1</sup> Etablie conformément à l'article 3 de la Méthode de Sécurité Commune pour la surveillance, No 1077/2012.

- **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 ;
- **Informée** par les renseignements provenant de sources multiples, telles que l'évaluation des certificats de sécurité, et les conclusions des enquêtes menées par les organismes d'enquête nationaux ;
- **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).

### **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) qui a un fonctionnement unifié et se compose d'une délégation par État.

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.

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 (voir annexe 1) donnera des détails sur les ressources disponibles et sur la façon dont elles seront utilisées durant les années à venir.

### **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. 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.

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'autorité de sécurité nationale britannique.

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

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.

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 réglementaire<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> MSC surveillance, article 1.3

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 décrits 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**

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. L'objectif de l'activité de surveillance de la CIG sera 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.

## **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. En pratique, les principaux domaines visés sont les suivants :

- Gestion d'une sélection des domaines de risque de catégorie 1 découlant de l'analyse des "Tableaux de bord" ([lien 2](#) vers une liste de ces derniers). 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.
- 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.

La 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. Celles-ci sont naturellement passées en revue et analysées, et traitées le cas échéant par le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

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 - 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 réglementaire<sup>3</sup> de la surveillance du tunnel sous la Manche.

Signature :

Chefs de délégation française et britannique à la CIG

16 avril 2014

---

<sup>3</sup> MSC surveillance, article 1.3

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

**SURVEILLANCE (INSPECTION ET AUDIT)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
<b>GROUPE DE TRAVAIL SECOURS ET SECURITE CIVILE</b>						
Poste de Commandement Opérationnel (PCO) français	Gestion des interventions d'urgence	Fonctionnement du PCO français	GTSSC (France leader)		inspection	1 inspection planifiée. 1 jour d'inspecteur pour la préparation 4 jours d'inspecteur pour l'inspection 2 jours d'inspecteur pour établir le rapport. Temps prévu = 8 jours (Nombre total d'heures à inclure dans le rapport final)



**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
<p>contrôles à quai</p> <p>Fonctionnement des contrôles des Agents de Feu (ADF) sur les terminaux durant le chargement</p>	<p>Gestion de la prévention des incendies</p> <p>Gestion des compétences</p>	<p>Avancement des travaux pour améliorer les contrôles à quai sur les navettes PL.</p> <p>Vérifier les contrôles des bâches, du gabarit, le fonctionnement des détecteurs, le pesage, les antennes, les essieux chaudes, le nombre de chauffeurs de camion à bord.</p> <p>Vérifier également les dossiers de formation et les compétences de l'ADF et de tous les employés en formation</p> <p>Examiner les rôles et les responsabilités des ADF et revoir leur formation et toute</p>	GTSSC	GTTSF	inspection	<p><b><u>Annuellement</u></b></p> <p>1 inspection planifiée.</p> <p>1 jour d'inspecteur pour la préparation</p> <p>4 jours d'inspecteur pour l'inspection</p> <p>2 jours d'inspecteur pour établir le rapport.</p> <p>Temps prévu = 8 jours</p> <p>(Nombre total d'heures à inclure dans le rapport final)</p>

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
FLOR France	Gestion des interventions d'urgence	<p>amélioration technique ou électrique dans les équipements.</p> <p>Suivi des 4 recommandations 2013 relatives à la FLOR ONET</p>	GTSSC		inspection	<p>1 inspection planifiée.</p> <p>1 jour d'inspecteur pour la préparation</p> <p>4 jours d'inspecteur pour l'inspection</p> <p>2 jours d'inspecteur pour établir le rapport.</p> <p>Temps prévu = 8 jours</p> <p>(Nombre total d'heures à inclure dans le rapport final)</p>
1. Procédures Projet Salamandre	Gestion des interventions d'urgence	Conformité totale avec le document de procédure Salamandre ORE 0006	GTSSC		inspection	<p>1 inspection planifiée.</p> <p>1 jour d'inspecteur pour la préparation</p>

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
<p>d'intervention manuelle</p> <p>2. SAFE</p>		<p>Assurer que les équipages FLOR sont compétents pour prendre le contrôle local du système SAFE</p>				<p>4 jours d'inspecteur pour l'inspection</p> <p>2 jours d'inspecteur pour établir le rapport.</p> <p>Temps prévu = 8 jours</p> <p>(Nombre total d'heures à inclure dans le rapport final)</p>
<p>STTS CC</p>	<p>Gestion des interventions d'urgence et gestion des compétences</p>	<p>Inspection de l'équipement des STTS CC et des activités de formation</p>	<p>GTSSC</p>		<p>inspection</p>	<p>1 inspection planifiée.</p> <p>1 jour d'inspecteur pour la préparation</p> <p>4 jours d'inspecteur pour l'inspection</p> <p>2 jours d'inspecteur pour établir le rapport.</p> <p>Temps prévu = 8 jours</p>

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
Eurostar	Gestion des compétences	Gestion par Eurostar des aspects spécifiques au tunnel des procédures d'évacuation.	GTSSC	GTTSF	inspection	(Nombre total d'heures à inclure dans le rapport final)  Décembre 2014
Gestion des compétences	Gestion des interventions d'urgence	Communication avec le RCC  Utilisation du kit et des équipements de sécurité				
<b>GROUPE DE TRAVAIL TRANSPORT ET SECURITE FERROVIAIRES (y compris EPSF)</b>						
Eurotunnel	Gestion des compétences	Conducteurs et chefs de train des navettes	GTTSF (France)		Audit  (Equipe de l'EPSF)	Décembre 2014

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
Capacité et gestion des conducteurs et chefs de train des navettes	Exploitation des navettes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation/certification</li> <li>• Gestion des SPAD</li> <li>• Exploitation de l'ATESS</li> <li>• Prise en compte des REX (suivi par Eurotunnel de ses inspections internes)</li> </ul>	leader)		pour le compte de la CIG) Les inspecteurs désignés des délégations française et britannique participeront aux réunions de démarrage et de clôture	Ressource EPSF plus inspecteurs du CS assistant aux réunions d'ouverture et de clôture. Ressource CS = 2 inspecteurs pour 2 jours  Total = 4 jours
Eurotunnel	Gestion des compétences	Formation du personnel RTM Gestion des interventions d'urgence	GTTSF (France leader)		Inspection	Mai 2014
Gestion du personnel RTM (Railway Traffic Management)	Exploitation des navettes	Incendies				5 à 10 jours pour un inspecteur français et un inspecteur britannique désignés par le CS
Eurotunnel	Gestion des	Vérifier la gestion des évènements rares. Contrôle sur	GTTSF (France		Inspection	Mai 2014

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
Procédures rares	compétences  Exploitation des navettes	les personnes, les procédures, la formation, etc. Identification par chaque département concerné.  Vérifier quels exercices pratiques peuvent être utilisés pour préparer la réponse à des événements rares.	leader)			5 à 10 jours pour un inspecteur français et un inspecteur britannique désignés par le CS
Eurotunnel  Programme de remplacement des rails	Gestion du vieillissement des équipements et des infrastructures	Contrôler l'avancement du programme de remplacement des rails et son incidence sur la gestion de la maintenance de la voie sur site	GTTSF (UK leader)		Inspection	Septembre 2014  5 à 10 jours pour un inspecteur français et un inspecteur britannique désignés par le CS
Eurostar  Gestion des changements	Gestion des modifications et des changements	Contrôler comment Eurostar a envisagé la gestion des changements associés à l'arrivée de nouveaux trains	GTTSF (UK leader)		Inspection	Septembre 2014  10 jours pour un inspecteur français et un

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Sujet d'inspection	Lien avec la stratégie de supervision de la CIG	Objectif	Groupe de travail leader	Groupe de travail associé	Méthodologie	Fréquence et ressources
provenant de l'arrivée de nouveaux trains						inspecteur britannique désignés par le CS

**CERTIFICATION DE SECURITE, AGREMENT DE SECURITE ET AUTORISATION DE MISE EN SERVICE**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
Audit croisé de la CIG dans son rôle d'autorité de sécurité (certification et autorisation)	Fournir une réponse efficace et robuste aux exigences de l'audit  Mettre à jour, et si nécessaire développer de	SEC	GTTSF, CS	Le secrétariat continuera à fournir aux auditeurs de la documentation requise et facilitera les interactions de l'équipe d'audit avec le personnel clé de l'autorité de sécurité.  Le secrétariat examinera si les recommandations de l'audit nécessitent des modifications aux processus et aux	Mai 2014, 4 jours (travail préparatoire par SEC), 2 jours (Réunions de l'autorité avec les auditeurs)  A partir d'octobre 2014, 10 jours (Examen par SCE et travail de rédaction –

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
	nouveaux documents guides et procédures pour répondre aux recommandations de l'audit	SEC	GTTSF	conseils du CS et élaborera des propositions pour mettre en œuvre les changements.	dépendant des conclusions de l'audit)
Examen de la demande d'Eurotunnel pour le renouvellement de son agrément de sécurité	Assurer un examen robuste et à temps par la CIG de la demande d'Eurotunnel pour le renouvellement de son agrément de sécurité de gestionnaire d'infrastructure pour le tunnel sous la Manche	GTTSF	Comité de Sécurité	L'agrément de sécurité d'Eurotunnel expire en avril 2014. Leur demande a été reçue en décembre 2013. L'évaluation doit être effectuée conformément au règlement 1169/2010/CE pour une décision de la CIG avant la date limite	Avril 2014, 6 jours (réévaluation) ; 2 jours (examen par le GT) ; 2 jours (examen par le Comité de Sécurité et conseil à la CIG)
Examen de demandes de mise en service de véhicules	Assurer un examen robuste et à temps par la CIG de toute demande de mise en service de véhicules dans le tunnel sous la Manche	GTTSF	Comité de Sécurité	Les demandes seront traitées conformément au chapitre 5 de la directive 2008/57/CE  Une demande d'une entreprise ferroviaire ou d'un constructeur est	En tant que de besoin ; Pour chaque demande : 6 jours (évaluation) ; 2 jours (examen par le GT) ; 2 jours (examen par le Comité de Sécurité et conseil à la CIG



**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
				<p>attendue en 2014.</p> <p>Au moins une demande concernant un wagon de marchandises est attendue en 2014</p>	
Examen de demandes de certification partie B	Assurer un examen robuste et à temps par la CIG de toute demande certification partie B pour une exploitation dans le tunnel sous la Manche	GTTSF	Comité de Sécurité	<p>Les demandes seront traitées conformément au chapitre 3 de la directive 2004/49/CE et au règlement 1158/2010/CE (la MSC évaluation de la conformité)</p> <p>Une demande d'une entreprise ferroviaire de fret est attendue en 2014</p>	En tant que de besoin ; Pour chaque demande : 6 jours (évaluation) ; 2 jours (examen par le GT) ; 2 jours (examen par le Comité de Sécurité et conseil à la CIG
Examen de demandes d'Eurotunnel pour la mise en service de projets d'infrastructure	Assurer un examen robuste et à temps par la CIG de la demande d'Eurotunnel pour la mise en service de projets ne concernant pas les véhicules en conformité avec	GTTSF	Comité de Sécurité	Les demandes seront traitées conformément au chapitre 4 de la directive 2008/57/CE	En tant que de besoin ; Pour chaque demande : 6 jours (évaluation) ; 2 jours (examen par le GT) ; 2 jours (examen par le Comité de

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
	<p>la directive 2008/57/CE.</p> <p>Assurer un examen robuste et à temps par la CIG de la demande d'Eurotunnel pour la mise en service de projets d'infrastructure en conformité avec la Concession</p>	GTTSF	GTSSC, CBS, CS	<p>La demande de mise en service du GSM6R par Eurotunnel est attendue en 2014</p> <p>Les demandes seront traitées conformément aux dispositions correspondantes de la Concession</p> <p>Le Comité de Sécurité contrôlera le respect par Eurotunnel des conditions de l'accord de la CIG à l'installation d'Eleclink en 2014.</p>	Sécurité et conseil à la CIG

**DEVELOPPEMENT DU CADRE REGLEMENTAIRE DE SECURITE**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
Conclusion de l'examen par la CIG des règles de sécurité unifiées	Assurer que les règles de sécurité unifiées convenues sont finalisées, publiées et notifiées conformément au cadre juridique de l'UE pour les règles.	SEC	CS	<p>Examen par Eurotunnel de l'analyse du Comité de Sécurité de la notification existante des règles de sécurité unifiées avec les changements recommandés.</p> <p>Revue par Eurotunnel des volumes notifiés des dispositions de sécurité pour assurer qu'ils sont mis à jour et adaptés pour la notification.</p> <p>Recommandation pour la notification révisée approuvée par le Comité de Sécurité et la CIG, effectuée par les États membres et publiée sur le site la CIG.</p>	<p>Avril 2014 (1 jour de réunion avec Eurotunnel)</p> <p>Mai 2014 (2 jours pur examen de la documentation d'Eurotunnel)</p> <p>Juillet 2014 (2 jours de préparation de la notification)</p>
Mise à jour de la notification des règles techniques du tunnel (hors matériel roulant)	Produire une notification des règles techniques (qui sont formellement une partie des règles de sécurité unifiées) en ligne avec les STI révisées relatives aux sous-systèmes hors matériel roulant (infrastructures,	SEC	CS	<p>Eurotunnel refait l'analyse des normes Eurotunnel au regard des STI une fois les nouvelles STI publiées au Journal officiel de l'Union européenne.</p> <p>Recommandation pour la notification</p>	<p>Juillet 2014 (1 jour de réunion avec Eurotunnel)</p>

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

Tâche	Objectif	Pilote	Conseil	Méthodologie	Calendrier et ressources
	contrôle-commande et signalisation, énergie, exploitation, applications télématiques, sécurité dans les tunnels ferroviaires)			révisée approuvée par le Comité de Sécurité et la CIG, effectuée par les États membres et publiée sur le site la CIG.	Septembre 2014 (2 jours de préparation de la notification)
Implication du Comité de Sécurité dans la reconnaissance mutuelle et les corridors	<p>Maintenir le document de référence des règles pour l'autorisation des véhicules dans le tunnel sous la Manche</p> <p>Participation au groupe d'intérêt géographique F/UK examinant l'équivalence des règles et la reconnaissance mutuelle des autorisations.</p> <p>Participation au activités de coopération du comité exécutif du corridor de fret n°2 (y compris la</p>	SEC	CS	<p>SEC pour assurer que le document de référence reste à jour et reflète toutes les modifications apportées aux règles nationales.</p> <p>Le Comité de Sécurité s'impliquera dans ce travail une fois que l'ORR et l'EPSF auront conclu leur examen initial des autres règles britanniques et françaises.</p> <p>SEC contactera le Secrétariat du Corridor 2 et organisera la représentation</p>	<p>En cours (2 jours)</p> <p>A partir de septembre 2014 (6 jours pour réunions et préparation)</p>

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

<b>Tâche</b>	<b>Objectif</b>	<b>Pilote</b>	<b>Conseil</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>Calendrier et ressources</b>
	reconnaissance mutuelle)			du Comité de Sécurité, soit par une participation directe ou par les représentants britannique et français des ASN F ou UK le cas échéant	A décider

**COMITE DE SECURITE  
PROGRAMME DE TRAVAIL – 2014  
(Approuvé le 16 avril 2014)**

**PROGRAMME D'EXERCICES POUR 2014 DU GTSSC**

**1. 11 février 2014 - VALEX FR**

Thème: Tester à partir d'un scénario médical, l'intervention des équipes sur différents secteurs

**2. 13 mars 2014 - COMEX FR**

Thème: Tester la liaison PCO/STTS CC lors d'un incendie HGV en tunnel

**3. 17 juin 2014 - COMEX UK**

Thème: Tester l'activation des communications en utilisant le STTS CC, permettant aux équipes de secours UK de préparer le BINAT 24

**4. 17 juillet 2014 - VALEX FR**

Thème: Tester la lutte contre l'incendie en voie d'urgence.

**5. 16 octobre 2014 – COMEX/VALEX BINATIONAL sous leadership UK**

Thème: Tester à partir d'un scénario médical, le travail conjoint des équipes de secours FRUK et des échelons de commandement FR-UK dans la perspective de la préparation du BINAT 24

**6. 27 novembre 2014 - VALEX FR**

Thème: Tester l'activation du STTS CC, du STTS CC en mode dégradé et du PCA

**7. 23 octobre 2014 - TABLEX**

Thème: Tester l'ensemble des éléments de l'exercice BINAT 24 - dont le scénario est identique à celui défini dans le document de planification Eurotunnel du BINAT 23.