Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Sécurité
Division Infrastructure

Directive

Référence : 021.30/2011/00443/00001/00002
Date : JJ.MM.2021
Version : 2.0

Rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer

(Dir. RA SecCdF)

Art. 5*g* de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)

RS 742.141.1

Mentions légales

Editeur :	Office fédéral des transports, 3003 Berne
Auteur :	Division Sécurité
Distribution :	Site Internet de l'OFT
Versions linguistiques :	Allemand (original), Français, Italien (sera publié dès que la traduction sera disponible)

Contrôle interne des documents

Plan qualité, niveau :	Dir. publique
Lien vers QM-SI :	QM-Doku SI
Champs d'application processus OFT :	041.4

La présente directive entre en vigueur le TT.MM.2021. Elle remplace la version du 19 juin 2013 et l'information sur la directive du 1er avril 2016.

Office fédéral des transports

Division Sécurité

Dr. Rudolf Sperlich, sous-directeur

Division Infrastructure

Anna Barbara Remund, sous-directrice

Editions / histoire des modifications

Version	Date	Auteur	Modifications	État[1]
V 1.0	19.06.2013	Hanspeter Egli	1re édition, valable dès le 01.07.2013	En vigueur
V 2.0	JJ.MM.2021	Tamara Fehlmann, Beat Rupp	Adaptation à la nouvelle législation de l'UE et introduction de l'application Web de l'OFT	En cours d'élaboration

[1] État du document ; sont prévus : en cours d'élaboration / révision / en vigueur (/avec visa) / remplacé

Table des matières

1 Contexte 4
2 But du RA SecCdF 5
3 Définitions 6
4 Base légale 8
5 Présentation du RA SecCdF 9
6 Contenu du RA SecCdF 10
6.1 Objectifs et plans de sécurité (art. 9, par. 6, let. a, directive UE 2016/798) 10
6.2 Résultats des audits de sécurité internes (art. 9, par. 6, let. c, directive UE 2016/798) 10
6.3 Insuffisances et dysfonctionnements déterminants pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire / de l'infrastructure (art. 9, par. 6, let. d, directive UE 2016/798) 11
6.4 Application des CSM spécifiques (art. 9, par. 6, let. e, directive UE 2016/798) 11
7 Contact 12

1 Contexte

Sur la base de l'OCF[2], les entreprises ferroviaires sont tenues d'attester, moyennant une demande de certificat de sécurité (entreprises de transport ferroviaire [ETF]) ou d'agrément de sécurité (gestionnaires d'infrastructure ferroviaire [GI]), que leur système de gestion de la sécurité (SGS) leur permet de respecter les normes et prescriptions déterminantes.

Par ailleurs, les ETF et les GI doivent fournir périodiquement à l'autorité de surveillance de la sécurité des informations sur la sécurité et la mise en œuvre de leur SGS.

Conformément à l'art. 5*g* OCF, les entreprises ferroviaires sont tenues de présenter un rapport sur la sécurité.

La présente directive de l'OFT définit les informations que les ETF et les GI doivent fournir à l'OFT dans leur rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer (RA SecCdF). Les informations sont transmises à l'aide d'une application Web mise à disposition par l'OFT.

[2] RS 742.141.1

2 But du RA SecCdF

L'OFT se sert des rapports annuels sur la sécurité :

- à titre de source d'information pour piloter et accomplir sa tâche de surveillance de l'exploitation ;
- pour aligner cette surveillance sur les contrôles internes des GI et des ETF ;
- en combinaison avec les conclusions issues de la surveillance de la sécurité et des documents de demande requis, à titre de base lors du renouvellement des certificats de sécurité (Cersec) et des agréments de sécurité (Agsec) ;
- pour vérifier les indices déterminants pour la sécurité issus de la convention sur les prestations (CP) ;
- à titre de base pour établir son propre rapport destiné à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA).

Le RA SecCdF recense des informations sur les objectifs et les mesures à prendre dans les domaines déterminants pour la sécurité des ETF et des GI. Il indique aussi les résultats des vérifications internes relatives à la sécurité. Il permet aussi de transmettre l'expérience acquise à l'aide des méthodes de sécurité communes (CSM).

L'OFT renonce volontairement à demander des indications qui feraient partie du RA SecCdF selon la directive européenne, mais qui lui sont déjà fournies par d'autres canaux.

Dans la CP, les GI et l'OFT conviennent, entre autres, des objectifs et de quatre valeurs-cibles pour les indices afin de garantir la sécurité, le but étant de fournir une haute protection contre les collisions de trains et les déraillements. Le rapport annuel sur la réalisation des objectifs est également régi par la présente directive.

3 Définitions

Indicateurs, méthodes et objectifs communs de sécurité[3]	
CSI (*Common Safety Indicators*)	Indicateurs de sécurité communs : afin de faciliter l'évaluation de la réalisation des objectifs communs de sécurité (CST) et d'accompagner l'évolution de la sécurité ferroviaire, les États membres réunissent des informations sur les CSI à l'aide des rapports annuels de leurs autorités sécuritaires nationales.
CSM (*Common safety methods*)	Méthodes communes de sécurité : elles servent à décrire comment évaluer le niveau de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et le respect des autres exigences sécuritaires.
CST (*Common Safety Targets)*	Objectifs communs de sécurité : les niveaux minimum de sécurité que le système global et, dans la mesure du possible, les différents domaines du système ferroviaire doivent atteindre.
Notions de sécurité	
Système de gestion de la sécurité	Organisation mise en place par un GI ou une ETF ainsi que les mesures préventives et les procédures prédéfinies par le GI ou l'ETF afin de garantir un pilotage sûr de ses processus.
Plans de sécurité	Dans le but de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les ETF et les GI sont tenus d'élaborer des plans annuels de sécurité et de les publier dans le cadre du rapport sur la sécurité. Les plans mentionnent les mesures prévues pour atteindre les principaux CST.
Objectifs de sécurité	L'organisation doit fixer des objectifs de sécurité pour les fonctions déterminantes aux niveaux déterminants, afin de préserver sa prestation de sécurité et de l'améliorer dans la mesure du raisonnable. Ces objectifs de sécurité doivent être alignés sur la politique de sécurité et les objectifs stratégiques de l'organisation (s'ils existent), être liés aux risques principaux qui influent sur la prestation de sécurité de l'organisation, être mesurables, tenir compte des exigences juridiques spécifiques et des autres exigences, être vérifiés et, le cas échéant, révisés dans la perspective des résultats obtenus, et être communiqués. De plus, l'organisation doit disposer d'un ou de plusieurs plans qui décrivent comment les objectifs de sécurité seront atteints.
Types d'événement	
Générateur d'événement	On considère comme générateur d'événement l'entreprise dans le domaine de responsabilité de laquelle se trouve la cause principale de l'événement ou s'est produit l'événement. S'il s'agit de suicide ou si un passage à niveau est impliqué, il faut toujours indiquer le GI comme générateur de l'événement. Pour les entreprises intégrées (GI et ETF = même entreprise), il faut toujours indiquer le GI comme générateur de l'événement.

[3] Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, JO L 138 du 26.5.2016, p. 102

Accident[4]	Événement qui entraîne le décès ou une blessure grave d'une personne, des dégâts considérables (> 180 000 francs) ou un accident majeur au sens de l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs.
Accident à un passage à niveau[5]	Tout accident qui se produit à un passage à niveau et qui implique au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules croisant la voie ferrée, d'autres utilisateurs croisant la voie ferrée tels que des piétons, ou des objets qui se trouvent temporairement sur ou à proximité de la voie et qui ont été perdus par un véhicule ou un utilisateur croisant la voie ferrée.
Dommage aux personnes, voyageurs	Somme pondérée (coefficient 0,1) des voyageurs grièvement blessés et tués (FWI)
Dommages aux personnes, collaborateurs ou mandataires	Somme pondérée (coefficient 0,1) des collaborateurs ou mandataires grièvement blessés et tués (FWI)
Collision train-train[6]	Types de collision à prendre en compte : - Entre deux trains - Entre un train et un mouvement de manœuvre (et vice-versa) - Entre un train et un véhicule ferroviaire garé
Collision train-tiers[6]	Types de collision à prendre en compte : - Entre un train et un véhicule routier - Entre un train et un équipement de travail - Entre un train et un obstacle fixe (butoir, glissement de terrain, alluvions torrentiels ou obstacle comparable ainsi que d'autres objets se trouvant sur la voie) Les accidents de personne, les suicides et les collisions avec les animaux sont exceptés.
Déraillement[6]	Événement au cours duquel au moins un essieu d'un train a quitté les rails (les déraillements dans les secteurs fermés sont exceptés)
Rupture de rail[6]	Se dit d'un rail séparé en deux ou en plusieurs morceaux ou dont un morceau de matériau s'est détaché, causant une lacune d'au moins 50 mm de longueur et 10 mm de profondeur dans la bande de roulement.

[4] Ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité e cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT ; RS 742.161)

[5] Directive (UE) 2016/798

[6] Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations, UTP, référence OFT : BS-LVC, 2019

4 Base légale

L'art. 5*g* OCF dispose que toutes les entreprises ferroviaires régies par la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[7] présentent à l'OFT, avant le 1er juin, un rapport sur la sécurité portant sur l'année civile précédente et contenant les indications visées à l'art. 9, par. 6, de la directive (UE) 2016/798 (directive sur la sécurité ferroviaire) ainsi qu'à l'art. 18, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013.

Les exigences de la directive sur la sécurité ferroviaire relatives au contenu dudit rapport sont précisées et complétées dans l'annexe 1 (ch. 4.5.1.2) du règlement délégué (UE) 2018/762. En résumé, il convient de fournir les indications suivantes à l'autorité de surveillance :

a) **Objectifs et plans de sécurité :**

Informations sur la manière dont le gestionnaire ou l'entreprise réalise ses propres objectifs de sécurité et sur les résultats des plans de sécurité ; objectifs de sécurité de l'organisation pour l'année ou les années suivantes et indication de l'influence des risques de sécurité graves sur l'établissement de ces objectifs de sécurité ; les indicateurs de sécurité de l'organisation pour l'évaluation de sa prestation de sécurité ;

→ *Remarque : dans le cadre de la CP, les GI et l'OFT conviennent, entre autres, des objectifs et de quatre valeurs-cibles pour les indices afin de garantir la sécurité. Le compte-rendu sur la réalisation des objectifs se fait dans le cadre du RA SecCdF.*

b) **Développement d'indicateurs nationaux de sécurité :**

Présentation d'un rapport sur l'évolution des indicateurs nationaux de sécurité et des CSI énumérés à l'art. 5 de la directive sur la sécurité ferroviaire, si cela présente un intérêt pour l'organisation concernée par le rapport ;

→ *Remarque : l'OFT dispose déjà de ces données via d'autres canaux, c'est pourquoi il renonce à demander un compte-rendu sur l'évolution des indicateurs nationaux de sécurité dans le cadre du rapport annuel de sécurité des entreprises ferroviaires.*

c) **Résultats des audits de sécurité internes :**

Indications sur les résultats des enquêtes internes sur les accidents/dysfonctionnements et d'autres activités de surveillance conformément à l'art. 5, par. 1, du règlement (UE) n° 1078/2012 ;

→ *Remarque : les indications sur les conclusions tirées des enquêtes internes sur les accidents et les dysfonctionnements sont traitées dans le rapport annuel de sécurité dans le cadre de l'exigence d) ci-après, « Insuffisances et dysfonctionnements de l'exploitation ferroviaire ou de l'infrastructure ».*

---

[7] RS **742.101**

Détails sur les progrès réalisés en ce qui concerne les recommandations encore non mises en œuvre formulées par le service national d'enquête et, le cas échéant, les conclusions du rapport annuel établi par le conseiller à la sécurité au sens du RID[8] sur les activités de l'organisation dans le domaine du transport de marchandises dangereuses ;

→ *Remarque : les progrès réalisés en ce qui concerne les recommandations encore non mises en œuvre formulées par le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) sont vérifiés dans le cadre du processus de l'OFT relatif au traitement des recommandations de sécurité. On peut renoncer à ces informations dans le rapport annuel de sécurité.*

d) **Insuffisances et dysfonctionnements de l'exploitation ferroviaire ou de l'infrastructure :**
Indications sur les insuffisances et les dysfonctionnements qui peuvent être importants pour l'autorité nationale de sécurité, y compris un résumé des informations conformément à l'art. 4, par. 5, let. b, de la directive sur la sécurité ferroviaire mises à disposition par les acteurs spécifiques.

e) **Application des CSM spécifiques :**

Indications sur l'application des CSM et présentation résumée des décisions quant à l'importance des modifications déterminantes pour la sécurité, y compris un aperçu des modifications essentielles, conformément à l'art. 18, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 ;

→ *Remarque : les décisions quant à l'importance des modifications déterminantes pour la sécurité, y compris un aperçu des modifications essentielles, sont traitées dans le cadre du processus de financement de l'OFT. On peut renoncer à ces informations dans le rapport annuel de sécurité.*

Les informations demandées par l'OFT sont commentées au chap. 6.

5 Présentation du RA SecCdF

Conformément à l'art. 5*g* OCF, les informations doivent être fournies à l'OFT au plus tard le 31 mai de l'année suivant l'année sous revue, à l'aide de l'application Web suivante :
https://webkennzahlen.bav.admin.ch

Un rapport de sécurité fictif (rempli du point de vue d'une ETF) figure à titre d'exemple en annexe à la présente directive.

Le premier rapport est dû pour la première année civile complète qui suit l'octroi d'un Cersec ou d'un Agsec. Les entreprises doivent présenter un rapport annuel par SGS sur lequel se fonde un Cersec ou un Agsec.

[8] Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, Annexe I à la CIM ; RS **0.742.403.1**

6 Contenu du RA SecCdF

6.1 Objectifs et plans de sécurité

(art. 9, par. 6, let. a, directive UE 2016/798)

Afin d'obtenir un Cersec ou un Agsec, les entreprises doivent montrer, entre autres par un SGS, de quelle manière elles assurent le respect des prescriptions et le contrôle de tous les risques liés à l'exploitation. La définition d'objectifs qualitatifs et quantitatifs destinés à maintenir et à améliorer la sécurité ainsi que la définition de plans et de procédures pour atteindre ces objectifs sont des éléments importants de ce SGS.

C'est pourquoi dans leur RA SecCdF, les entreprises fournissent indiquent comment et dans quelle mesure les objectifs de sécurité ont été atteints au cours de l'année sous revue, quelles mesures ont été mises en œuvre ou nouvellement planifiées et à l'aide de quels indicateurs l'efficacité des mesures est évaluée.

Il convient de fournir les indications suivantes, en tenant compte uniquement des événements pour lesquels l'entreprise est génératrice d'événement :

- Valeur-cible et valeur atteinte au cours de l'année sous revue, valeur-cible pour l'année suivante en rapport avec des types d'événements concrets, si cela est déterminant pour l'entreprise ; les GI fournissent aussi des indications sur les valeurs relatives à la garantie de la sécurité définies dans la CP ;
- Degré de réalisation des objectifs de sécurité en ce qui concerne les types d'événements spécifiques à l'entreprise, s'ils ont été fixés ; valeur-cible et valeur atteinte au cours de l'année sous revue, valeur-cible pour l'année suivante ;

Description des mesures mises en œuvre au cours de l'année sous revue afin de réaliser les objectifs de sécurité d'ordre supérieur, y compris description des indicateurs servant à vérifier l'efficacité.

6.2 Résultats des audits de sécurité internes

(art. 9, par. 6, let. c, directive UE 2016/798)

Il y a lieu de planifier et de réaliser des audits de sécurité internes dans le cadre du SGS. Par audit de sécurité interne, on entend dans le présent contexte les audits structurés systématiquement au sein de l'entreprise et auprès des partenaires contractuels externes. Ils servent à évaluer les processus décrits dans le SGS dans la perspective de la réalisation des exigences issues de normes et de prescriptions. Il y a aussi lieu d'indiquer les conclusions issues du rapport annuel du conseiller à la sécurité.

Il y a lieu de fournir les indications suivantes à l'aide de l'application Web :

- Description des audits de sécurité internes réalisés et indication des principales conclusions qui en découlent ;
- Description des audits de sécurité réalisés auprès des partenaires contractuels et indication des principales conclusions qui en découlent ;
- Principales conclusions issues du rapport annuel du conseiller à la sécurité (si elles sont pertinentes en la matière).

6.3 Insuffisances et dysfonctionnements déterminants pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire / de l'infrastructure
(art. 9, par. 6, let. d, directive UE 2016/798)

Dans leur rapport de sécurité annuel, les entreprises ferroviaires informent sur les insuffisances et les dysfonctionnements de l'exploitation ferroviaire ou de l'infrastructure qui peuvent être importants pour l'autorité nationale de sécurité et pour le secteur. Les risques identifiés à l'aide d'enquêtes internes sur des accidents, des insuffisances ou des dysfonctionnements peuvent relever de la technique, de l'exploitation ou de l'être humain (par ex. méthodes de construction non conformes, insuffisances au niveau des équipements techniques, processus structurés de manière désavantageuse).

Si une entreprise ferroviaire a identifié un nouveau risque sécuritaire au cours de l'année sous revue, elle doit fournir les informations suivantes à l'aide de l'application Web :

- Description du risque identifié ;
- Description des mesures prises pour y remédier ;
- Déclaration indiquant si et comment les autres parties concernées par le ont été informées du risque identifié.

6.4 Application des CSM spécifiques
(art. 9, par. 6, let. e, directive UE 2016/798)

Les CSM décrivent de quelle manière les niveaux et les objectifs de sécurité devraient être atteints et comment respecter d'autres exigences de sécurité. Selon leur ampleur, elles sont appliquées par certains acteurs du système ferroviaire (par ex. entreprises ferroviaires, GI, services compétents pour la maintenance ou autorités). Les méthodes suivantes ont été élaborées au niveau européen pour les ETF et les GI :

- Méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (CSM RA)[9] ;
- Méthode de sécurité commune relative au contrôle (CSM MON)[10] ;
- Méthodes de sécurité communes relatives au systèmes de gestion de la sécurité (CSM SGS)[11].

Dans leur rapport de sécurité, les entreprises ferroviaires indiquent si et de quelle manière les méthodes de sécurité communes ont été appliquées au cours de l'année sous revue et comment les différentes CSM sont évaluées eu égard à leur applicabilité. L'OFT communiquera à l'autorité sécuritaire européenne les éventuels besoins d'amélioration en rapport avec les CSM.

Il faut fournir les indications suivantes via l'application Web de l'OFT :

- L'application des CSM et les éventuels perfectionnements ;
- L'évaluation générale de l'applicabilité des CSM ;

[9] Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013

[10] Règlement (UE) n° 1078/2012

[11] Règlement délégué (UE) 2018/762

- Les propositions d'amélioration en rapport avec les CSM.

7 Contact

Pour toute information en rapport avec les rapports annuels visés par la présente directive ou avec l'application Web, veuillez-vous adresser à la section Bases scientifiques de l'OFT : berichte@bav.admin.ch.

Supplément(s):
– Annexe Dir. RA SecCdF Version 2.0

Annexe Dir. RA SecCdF Version 2.0

Rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer: XXX1 - YYY - EVUP AG

(Rapport fictif exporté de l'application Web. Exemples de réponses de l'entreprise en rouge)

Objectif

Rapport de sécurité annuel des entreprises ferroviaires

La directive UE 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, à l'art. 9, par. 6, let. a à e, exige des entreprises de transport ferroviaire (ETF) et des gestionnaires d'infrastructure (GI) des informations sur la sécurité sous forme d'un rapport de sécurité annuel. Toutes les entreprises ferroviaires doivent remettre à l'autorité sécuritaire nationale, chaque année avant le 31 mai, un rapport de sécurité portant sur l'année civile précédente.

Les conditions requises par la directive UE 2016/798 relatives au contenu du rapport sont précisées et complétées dans le règlement délégué UE 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité, appendice 1, ch. 4.5.1.2.

L'OFT renonce aux informations qu'il a déjà reçues par d'autres canaux au cours de l'année. Les informations suivantes sont requises dans le rapport de sécurité :

1. Objectifs de sécurité et plans de sécurité

   Informations sur la manière dont les objectifs de sécurité de l'organisation sont atteints et sur les résultats des plans de sécurité ; objectifs de sécurité de l'organisation pour l'année ou les années suivantes et indication de l'influence des risques de sécurité graves sur l'établissement de ces objectifs de sécurité ; indicateurs de sécurité de l'organisation pour l'évaluation de sa prestation de sécurité.

   Remarque : les indications relatives aux collisions (train-train, train-tiers), aux déraillements et aux ruptures de rail correspondent aux valeurs recensées par l'OFT dans le cadre de la convention sur les prestations (CP).

2. Résultats des examens de sécurité internes

   Informations sur les résultats des activités de surveillance internes et externes et le cas échéant conclusions du rapport annuel du conseiller à la sécurité au sens du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) sur les activités de l'organisation dans le domaine du transport de marchandises dangereuses

3. Défauts et dérangements du chemin de fer ou de l'exploitation de l'infrastructure:

   Informations sur les risques identifiés à la suite d'accidents, de défauts ou de dérangements que l'autorité nationale de sécurité peut juger importants, y compris un résumé des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'art. 4, par. 5, let. b

4. Application des MSC pertinentes :

   Informations sur l'application concrète des méthodes de sécurité communes et compte rendu d'expérience sur l'applicabilité de ces méthodes

L'OFT vérifiera la plausibilité des informations par sondages aléatoires dans le cadre de son activité de surveillance.

Définitions importantes

Indicateurs de sécurité communs, méthodes et objectifs	
ISC (Indicateurs de sécurité communs)	Indicateurs de sécurité communs (ISC) : afin de vérifier plus facilement si les CST sont atteints et de suivre l'évolution générale de la sécurité ferroviaire, les États membres recueillent des informations sur les ISC dans les rapports annuels des autorités nationales de sécurité.
MSC (Méthode de sécurité commune)	Méthode de sécurité commune : méthodes utilisées pour décrire comment sont évalués les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité aux autres exigences de sécurité.
OSC (Objectifs de sécurité communs)	Objectifs de sécurité communs : les niveaux de sécurité minimaux à atteindre par le système global et, dans la mesure du possible, par les différents domaines du système ferroviaire.
Définitions de sécurité	
Système de gestion de la sécurité	L'organisation mise en place par un GI ou une ETF et les mesures préventives et procédures qu'elle a adoptées pour assurer la gestion sûre de ses processus d'exploitation.
Plans de sécurité	Dans le but de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, les ETF et les GI sont tenus d'établir des plans de sécurité annuels et de les publier dans le cadre du rapport de sécurité. Ces plans doivent préciser les mesures prévues pour atteindre les principaux objectifs de sécurité communs.
Objectifs de sécurité	L'organisation doit fixer des objectifs de sécurité pour chaque fonction pertinente à chaque niveau pertinent afin de maintenir et, dans la mesure du possible et selon une appréciation raisonnable, d'améliorer sa prestation de sécurité. Ces objectifs de sécurité doivent être mesurables, cohérents avec la politique de sécurité et les objectifs stratégiques de l'organisation (le cas échéant), liés aux principaux risques affectant sa prestation de sécurité, tenir compte des exigences légales et autres prescriptions pertinentes, être revus dans l'optique des réalisations visées et remaniés si nécessaire, et être communiqués. En outre, l'organisation doit disposer d'un ou plusieurs plans décrivant comment ces objectifs de sécurité seront atteints.
Types d'événements	
Générateur d'événement	L'entreprise dans le domaine de responsabilité de laquelle se trouve la principale cause de l'événement où se produit l'événement est considérée comme le générateur de l'événement. S'il s'agit d'un suicide ou d'un passage à niveau, le gestionnaire d'infrastructure doit toujours être choisi comme générateur de l'événement. Dans le cas des entreprises intégrées (GI et ETF : même entreprise), le GI est toujours choisi comme le générateur de l'événement.
Accident	Accident : événement entraînant la mort ou la blessure grave d'une personne, des dommages matériels importants (>180 000 francs) ou un accident majeur au sens de l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs.
Accident sur passage à niveau	Accident sur passage à niveau : tout accident survenant sur un passage à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant la voie ferrée, d'autres usagers du passage à niveau tels que des piétons ou d'autres objets temporairement présents sur la voie ou adjacents à celle-ci et perdus par un véhicule ou un usager du passage à niveau.
Dommages corporels aux voyageurs	Somme pondérée des blessés graves (coefficient 0,1) et des voyageurs morts.
Dommages corporels aux collaborateurs ou mandataires	Somme pondérée des blessés graves (coefficient 0,1) et des collaborateurs ou mandataires morts.

Collision de trains	Types de collisions à prendre en compte : - train avec train - train avec mouvement de manœuvre (et vice-versa) - train avec véhicule ferroviaire en stationnement
Collision train – tiers	Types de collisions à prendre en compte : - train avec véhicule routier - train avec équipement de travail - train avec obstacle fixe (butoir, glissement de terrain, alluvions torrentielles ou obstacles comparables et autres objets sur la voie) Les accidents de personne, les suicides et les collisions avec des animaux sont exclus.
Déraillement	Déraillement : événement au cours duquel au moins un essieu d'un train a quitté le rail (les déraillements dans les zones bloquées sont exclus).
Rupture de rail	Rupture de rail : un rail s'est brisé en deux ou en plusieurs parties ou un fragment de matériau s'en est détaché, laissant un vide dans la table de roulement d'au moins 50 mm de long et 10 mm de profondeur.

Objectifs de sécurité et plans de sécurité

Veuillez saisir ci-après

- les objectifs de sécurité pour événements;
- les mesures prises pour atteindre les objectifs de sécurité;
- les indicateurs de surveillance des mesures.

Objectifs de sécurité pour événements

Votre entreprise utilise son système de gestion de la sécurité (SGS) pour s'assurer que les objectifs de sécurité fixés sont atteints. Vous définissez le niveau de sécurité accepté ou visé et développez des plans de sécurité dans le but de garantir et d'améliorer la sécurité.

En tant que GI, vous convenez également avec l'OFT des valeurs-cibles pour assurer la sécurité dans le cadre de la convention sur les prestations (CP). Les indices suivants sont déterminés : collisions de trains, collisions train-tiers, déraillements et ruptures de rails. Veuillez également saisir ces trois valeurs-cibles ci-dessous. Il n'est pas nécessaire de fournir les indications par million de sillon-km ou par tranche de 100 VP-km :

Type d'événement	**Pertinence pour l'entreprise**	**Valeur-cible au cours de l'exercice (degré d'acceptation ou niveau visé, nombre)**	**Valeur obtenue au cours de l'exercice r (nombre)**	**Réalisation au cours de l'exercice (Oui/Non)**	**Valeur-cible année suivante (degré d'acceptation ou niveau visé, nombre)**
Accident	Oui	0	3	Non	0
Déraillement (pertinent pour la CP)	Oui	0	0	Oui	0
Collision train - train (pertinent pour la CP)	Oui	0	1	Non	0
Collision train - tiers (pertinent pour la CP)	Oui	0	0	Oui	0
Accident sur passage à niveau	Oui	0	1	Non	0
Dommages corporels aux voyageurs	Oui	0	0	Oui	0
Dommages corporels aux collaborateurs ou mandataires (accident du travail)	Oui	0	0	Oui	0
Dommages corporels aux personnes ayant pénétré sans autorisation sur des installations ferroviaires	Oui	0	1	Non	0
Phénomènes naturels	Non				
Événements impliquant des marchandises dangereuses	Non				
Cyberattaques	Oui	0	0	Oui	0
Signaux principaux non respectés	Oui	0	1	Non	0
Signaux nains non respectés	Oui	5	4	Oui	3
Dysfonctionnements de porte entraînant une suppression de train	Oui	0	2	Non	0

Ruptures d'essieu ou d'arbre entraînant une suppression de train	Oui	0	0	Oui	0
Ruptures de roue entraînant une suppression de train	Oui	0	0	Oui	0
Ruptures de rail (pertinent pour la CP)	Non				

Mesures prises pour atteindre les objectifs de sécurité

Énumérez 5 mesures au maximum que votre entreprise a prises au cours de l'exercice afin d'atteindre les objectifs de sécurité cités. Pour chaque mesure, précisez le type d'événement sur lequel cette mesure devait avoir un effet (pour chaque mesure, sélectionnez les types d'événements pour lesquels vous voyez le plus grand avantage). Pour chaque mesure, 5 types d'événements peuvent être sélectionnés au maximum.

Mesure 1:
Formation et formation continue des conducteurs de véhicule moteur

- Accident
- Collision train-train
- Signaux principaux franchis
- Signaux nains franchis

Mesure 2:
Maintenance des véhicules

- Déraillement
- Pannes des portes entraînant la suppression d'un train
- Ruptures d'essieu / d'arbre entraînant la suppression d'un train
- Ruptures de roue entraînant la suppression d'un train

Mesure 3:
Campagne « En sécurité et en bonne santé au travail »

- Dommages corporels à des collaborateurs ou à des mandataires (accident professionnel)

Indicateurs de surveillance des mesures

Veuillez indiquer de quel type de mesure il s'agit (menu de sélection). Mentionnez au maximum pour chaque mesure deux indicateurs que vous utiliserez pour vérifier l'efficacité de cette mesure.
Indiquez la valeur visée et la valeur atteinte au cours de l'exercice ainsi que la réalisation de l'objectif pour l'indicateur:

Mesure (comme ci-dessus)	**Type de mesure**	**Description de l'indicateur (au plus 2 par mesure)**	**Valeur-cible au cours de l'exercice (degré d'acceptation ou niveau visé, nombre)**	**Valeur obtenue au cours de l'exercice r (nombre)**	**Réalisation des objectifs au cours de l'exercice**
Mesure 1: Formation et formation continue des conducteurs de véhicule moteur	Mesure opérationnelle	Nombre annuel de conducteurs qui achèvent la formation	10	8	Non
		Pourcentage annuel de conducteurs qui achèvent la formation continue obligatoire	95	97	Oui
Mesure 2: Maintenance des véhicules	Mesure opérationnelle	Nombre annuel maximal de maintenances non planifiées de véhicules	20	18	Oui
Mesure 3: Campagne « En sécurité et en bonne santé au travail »	Mesure opérationnelle	Campagne réalisée	1	1	Oui

Examens de sécurité

Votre entreprise effectue des examens de sécurité dans le cadre du processus de gestion de la sécurité. Dans ce contexte, les examens de sécurité internes sont des audits internes de l'entreprise conçus de manière systématique et des audits des partenaires contractuels externes (par ex. les fournisseurs). En outre, le conseiller à la sécurité pour les marchandises dangereuses de votre entreprise établit un rapport annuel (le cas échéant).

Question 1: avez-vous procédé à des examens de sécurité internes au cours de l'exercice ? : Oui

	Teneur de l'examen	**Constatation 1**	**Constatation 2**	**Constatation 3**
Examen 1	Audit effectué par SQS (ISO9001:2015)	La documentation du suivi des conducteurs doit être harmonisée.	Le processus d'audit sur la sécurité au travail n'est pas à jour.	Aucune lacune déterminante n'a été constatée au niveau des processus dans le domaine de la sécurité.
Examen 2	Suivi des conducteurs de véhicules moteurs	Aucune lacune grave constatée.	Les insuffisances constatées ont pu être traitées ou supprimées directement.	

Question 2: avez-vous procédé à des examens de sécurité auprès de vos partenaires contractuels au cours de l'exercice ?: Oui

	Teneur de l'examen	**Constatation 1**	**Constatation 2**	**Constatation 3**
Examen 1	Audit de l'ETF partenaire	Les critères ont en grande partie été remplis.	Les mesures dans le domaine de la préparation des trains ont été traitées et seront contrôlées lors de l'audit 2021.	

Question 3: avez-vous reçu un rapport annuel du conseiller à la sécurité pour l'exercice ?: Non

Si «oui»:

Question 3.1: indiquez les principales conclusions du rapport annuel du conseiller à la sécurité (3 au plus):

Défauts et dérangements déterminants pour la sécurité des chemins de fer ou de l’exploitation de l’infrastructure

Votre entreprise mène des enquêtes internes sur les accidents, les défauts ou les dérangements. Ces enquêtes servent, entre autres, à identifier de nouveaux risques. Les risques peuvent être de nature technique, opérationnelle ou humaine (par exemple, des méthodes de construction non conformes, des défauts dans les équipements techniques, des processus mal conçus). Ces risques peuvent être significatifs pour l’autorité nationale de sécurité ou pour le secteur.

Au cours de l’année sous revue, avez-vous identifié, sur la base d’enquêtes internes, des risques qui pourraient être importants pour l’autorité de sécurité et/ou pour le secteur ? (Répondez par oui ou par non). Les risques que vous avez déjà signalés à l’OFT via la NEDB ne doivent pas être repris ici. : Oui

Description du risque identifié	**Mesures correctives prises**	**Comment d’autres instances concernées ont-elles été informées du risque identifié ?**
2 cas de tuyaux de ligne d’alimentation défectueux sur des Re460	Adaptation des instructions de maintenance : il n’est permis de compléter l’huile du compresseur des Re460 que si un délai minimal s’est écoulé depuis le dernier remplissage. Dans le cas contraire, le compresseur doit être remplacé et remis en état (à l’avenir y c. un contrôle de la teneur en huile de l’air comprimé lors de la course d’essai après la remise en état).	Information de l’OFT. Information lors de la prochaine réunion UIC avec proposition de modification de la notice explicative. L’UIC a déjà mis le sujet à l’ordre du jour.

Application des méthodes de sécurité communes (MSC) ad hoc

Votre entreprise est tenue de mettre en œuvre les règlements UE concernant la méthode de sécurité commune (MSC). Il s'agit de :

a) règlement d'exécution UE n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (MSC RA)
b) règlement UE n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien (MSC MON)
c) règlement délégué UE 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 (MSC SGS))

Règlement d'exécution UE n° 402/2013 (MSC RA)

Question 1: Avez-vous appliquées MSC RA dans la pratique ?: oui

Question 1.1: A quels changements techniques, opérationnels ou organisationnels le CSM RA a-t-il été appliqué ?
La nouvelle directive de l'OFT a induit une révision du processus de gestion des risques. De plus, les modifications suivantes ont été évaluées à l'aide de la CSM RA : nouvel atelier, nouvelles prescriptions d'exploitation

Question 2: Comment jugez-vous l'applicabilité des MSC RA (1=facile – 5=très difficile)?: 4

Question 3: Avez-vous des améliorations des MSC RA à proposer ?: Non

Règlement UE n° 1078/2012 (MSC MON)

Question 1: Avez-vous appliquées MSC MON dans la pratique ?: Oui

Question 1.1: Pour vérifier quels processus importants pour la sécurité le MSC MON a été appliqué ?
Comité technique Exploitation ferroviaire – évolution des indicateurs de sécurité – déduction de mesures – échange d'expérience ECE – audits internes

Question 2: Comment jugez-vous l'applicabilité des MSC MON (1=facile – 5=très difficile) ?: 2

Question 3: Avez-vous des améliorations des MSC MON à proposer ?: Non

Règlement délégué UE 2018/762 (MSC SGS)

Question 1: Comment jugez-vous l'applicabilité des MSC SGS (1=facile – 5=très difficile) ?: 3

Question 2: Avez-vous des améliorations des MSC SGS à proposer ?: oui

Question 2.1: Citez les propositions d'amélioration pour des MSC SGS :
Mettre à disposition des aides (matériel de *guidance*). La signification de certaines exigences n'est pas toujours claire.

Autres informations

Avez-vous d’autres remarques / points à communiquer à l’OFT ?

Veuillez indiquer ici l'adresse à laquelle le courrier de confirmation doit être envoyé : beis-piel@zz.ch

Entreprise – coordonnées

Nom	Heinz
Prénom	Muster
Fonction	Expert de la sécurité
No de téléphone	nnn nnn nn nn
Courriel	beispiel@zz.ch