



Directive

Référence : 021.30-00443/00022/00001/00002/1
Date : 1^{er} novembre 2021
Version : 2.0

Rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer

(Dir. RA SecCdF)

Art. 5g de l'ordonnance 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

Contrôle interne des documents

Plan qualité, niveau :	Dir., public
Lien vers QM-SI :	QM-SI-503_Informationen Sicherheit auswerten
Champs d'application processus OFT :	041.4

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

Office fédéral des transports

Division Sécurité

Division Infrastructure

Rudolf Sperlich, sous-directeur

Anna Barbara Remund, sous-directrice

Editions / remaniements

Version	Date	Auteur	Modifications	État ¹
V 1.0	19.06.2013	H. Egli	1 ^{re} édition, valable dès le 01.07.2013	Remplacé
V 2.0	01.11.2021	T. Fehlmann, B. Rupp	Version 2.0, valable dès le 01.11.2021	En vigueur / avec visa SPR, ABR

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	4
3	Définitions	5
4	Bases légales	6
5	Contenu du RA SecCdF	6
5.1	Objectifs, plans et indicateurs de sécurité	6
5.2	Résultats des audits de sécurité internes	7
5.3	Insuffisances et dysfonctionnements déterminants pour l'exploitation	7
5.4	Application des CSM spécifiques	8
6	Présentation du RA SecCdF	9
7	Contact	9

1 Contexte

Toutes les entreprises ferroviaires qui détiennent un certificat de sécurité (entreprises de transport ferroviaire [ETF]) ou un agrément de sécurité (gestionnaires d'infrastructure ferroviaire [GI]) doivent présenter un rapport annuel sur la sécurité (RA SecCdF) à l'Office fédéral des transports (OFT). Elles transmettent ainsi périodiquement à l'autorité de surveillance de la sécurité des informations sur la sécurité et la mise en œuvre de leur système de gestion de la sécurité (SGS).

Les GI concluent des conventions quadriennales sur les prestations avec l'OFT. Ces conventions précisent notamment les objectifs propres à assurer la sécurité. Le rapport annuel sur ces objectifs figure également dans le RA SecCdF.

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. Les informations sont transmises à l'aide d'une application Web mise à disposition par l'OFT.

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) que l'OFT a conclue avec les GI ;
- à titre de base pour établir son propre rapport destiné à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) ;
- à titre de base pour établir son propre rapport annuel sur la sécurité.

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

3 Définitions

Indicateurs, méthodes et objectifs communs de sécurité²	
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	
SGS (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. Les plans mentionnent les mesures prévues pour atteindre les principaux objectifs de sécurité.
Objectifs de sécurité	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>De plus, l'organisation doit disposer d'un ou de plusieurs plans qui décrivent comment ces objectifs de sécurité seront atteints.</p>
Générateur d'événement	Le générateur d'événement n'est pas forcément à l'origine de l'événement, mais l'entreprise dans le domaine de responsabilité de laquelle s'est produit l'événement.

² 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

4 Bases légales

L'art. 5g OCF dispose que toutes les entreprises ferroviaires régies par la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)³ présentent à l'OFT, le 31 mai au plus tard, 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).

D'autres exigences explicatives en la matière figurent :

- à l'art. 18, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et
- à l'annexe 1 (ch. 4.5.1.2) du règlement délégué (UE) 2018/762 (CSM SGS).

Selon l'art. 51 LCdF, les GI concluent respectivement une convention quadriennale avec l'OFT. Le contenu de cette convention est régi par l'art. 28 de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)⁴. Dans ce contexte, l'OFT a défini des objectifs pour assurer la sécurité.

5 Contenu du RA SecCdF

Conformément à l'art. 9, par. 6, de la directive (UE) 2016/798, le rapport doit contenir les éléments suivants :

- a) Informations sur la manière dont le gestionnaire ou l'entreprise réalise ses propres objectifs de sécurité et sur les résultats des plans de sécurité
- b) Rapport sur l'évolution des indicateurs nationaux de sécurité et des CSI (si pertinent)
- c) Indications sur les résultats des audits de sécurité internes
- d) Indications sur les insuffisances et dysfonctionnements de l'exploitation ferroviaire ou de l'infrastructure
- e) Indications sur l'application des CSM spécifiques

Les informations demandées par l'OFT sont commentées ci-dessous.

5.1 Objectifs, plans et indicateurs de sécurité

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

- a) Afin d'obtenir un Cersec ou un Agsec, les entreprises doivent montrer par leur 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.
- b) L'OFT observe le système ferroviaire suisse notamment à l'aide d'indicateurs de sécurité nationaux et communs (CSI). L'OFT demande que des informations sur certains de ces indicateurs figurent dans le RA SecCdF (annexe I de la présente directive).

³ RS 742.101

⁴ RS 742.120

C'est pourquoi les entreprises indiquent les éléments suivant dans l'application Web du RA SecCdF :

- Objectifs de sécurité fixés par l'entreprise en matière de risques de sécurité découlant de l'exploitation : indication des objectifs de sécurité et des mesures de maîtrise des risques de sécurité identifiés dans le cadre du SGS, y compris description des indicateurs permettant de vérifier l'efficacité des différentes mesures ; indications sur les valeurs cibles fixées et les valeurs atteintes au cours de l'année sous revue ainsi que sur les valeurs cibles pour l'année suivante.
- Indicateurs de sécurité déterminés par l'OFT (annexe I de la présente directive) : informations sur les valeurs cibles définies et les valeurs atteintes au cours de l'année sous revue ainsi que des indications sur les valeurs cibles pour l'année suivante, dans la mesure où l'indicateur de sécurité est pertinent pour l'entreprise ; description des mesures propres à atteindre les valeurs cibles ainsi que des indicateurs servant à évaluer l'efficacité des différentes mesures.
Important : Dans ce contexte, il ne faut inclure dans le rapport que les événements pour lesquels l'entreprise est génératrice d'événement.

5.2 Résultats des audits de sécurité internes

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

- c) 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 de présenter 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 principaux audits de sécurité internes et indication des principales conclusions qui en découlent ;
- Description des principaux audits de sécurité auprès des partenaires contractuels et indication des principales conclusions qui en découlent ;
- Conclusions du rapport annuel du conseiller à la sécurité au sens du RID⁵ concernant les activités de l'organisation dans le domaine du transport de matières dangereuses⁶.

5.3 Insuffisances et dysfonctionnements déterminants pour l'exploitation

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

- d) 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 non seulement être importants pour leur propre compte mais également pour l'ensemble du 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).

⁵ Ch. 2.1 de l'appendice de l'annexe I de la directive (UE) 2016/798

⁶ Ch. 2.2 de l'appendice de l'annexe I de la directive (UE) 2016/798

Si une entreprise ferroviaire a identifié un risque sécuritaire de ce type au cours de l'année sous revue, et que ce risque n'a pas été signalé à l'OFT en cours d'année, 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 le secteur a été informé du risque identifié.

5.4 Application des CSM spécifiques

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

- e) 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. ETF, 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)⁷ ;
- Méthode de sécurité commune relative au contrôle (CSM MON)⁸ ;
- Méthodes de sécurité communes relatives aux systèmes de gestion de la sécurité (CSM SGS)⁹.

Dans leur rapport de sécurité, les entreprises ferroviaires indiquent de quelle manière elles évaluent les différentes CSM 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 pour toutes les CSM :

- L'évaluation générale de l'applicabilité des CSM sur une échelle de 1 à 5 ;
- Le motif de l'évaluation

Les indications suivantes doivent être transmises en plus pour les CSM RA :

- Résumé des décisions sur l'importance des modifications déterminantes pour la sécurité au cours de l'année sous revue, y compris un aperçu des modifications essentielles au niveau de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie et des principes d'exploitation et de maintenance¹⁰.

⁷ Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013

⁸ Règlement (UE) n° 1078/2012

⁹ Règlement délégué (UE) 2018/762

¹⁰ Art. 18, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 et annexe I, exigence 4.5.1.2, de la CSM SGS

6 Présentation du RA SecCdF

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

L'application Web comprend un guide incluant de plus amples explications.

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.

Important : les entreprises qui opèrent principalement à l'étranger ne doivent fournir que les informations requises aux ch. 5.1 (à l'exclusion des informations sur les indicateurs de sécurité déterminés par l'OFT), 5.2 et 5.4.

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

Annexe I

Indicateurs de sécurité déterminés par l'OFT pour lesquels il faut fournir des informations dans le RA SecCdF	
Collision train-train ¹¹	Types de collision à prendre en compte : <ul style="list-style-type: none"> - 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 ¹¹	Types de collision à prendre en compte : <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>Les accidents de personne (traversant les voies), les suicides et les collisions avec les animaux sont exceptés.</p>
Déraillement ¹¹	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 ¹¹	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.
Gauchissement de la voie et autre défaut d'alignement des rails ¹²	Tout défaut dans la continuité et la géométrie de la voie, nécessitant la fermeture de la voie ou la réduction immédiate de la vitesse autorisée.
Panne de signalisation contraire à la sécurité ¹²	Toute défaillance technique d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui présente une information moins restrictive que celle requise.
Signal fermé franchi sans autorisation sans atteinte du point de danger ¹²	Tout cas de figure dans lequel une partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé mais n'atteint pas un point de danger.
Signal fermé franchi sans autorisation avec atteinte du point de danger ¹²	Tout cas de figure dans lequel une partie d'un train dépasse les limites de son mouvement autorisé et atteint un point de danger.
Rupture de roue du matériel roulant en service ¹²	Rupture affectant la roue et qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).
Rupture d'essieu ou d'arbre du matériel roulant en service ¹²	Rupture affectant l'essieu ou l'arbre et qui engendre un risque d'accident (déraillement ou collision).

¹¹ Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations, UTP, référence OFT : BS-LVC, 2019

¹² Directive (UE) 2016/798 : Annexe 1, 4. Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents