



1 décembre 2019

Référence du dossier : BAV-511.5-25/3/1

Directive

sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité

**fondée sur l'art. 3 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire
(OARF) et
sur les art. 5a et 5b de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)**

Office fédéral des transports OFT

Editeur : Office fédéral des transports, 3003 Berne
Divisions Infrastructure et Sécurité

Sections Admissions et règles et Exploitation ferroviaire

Publication : sur le site Internet de l'OFT

Langues disponibles : Allemand (original)
Français
Italien

La présente directive, version 3.0, entre en vigueur le 1^{er} décembre 2019 ; elle remplace la directive du 1^{er} septembre 2019, version 2.1.

Office fédéral des transports
Division Financement

Division Infrastructure

Division Sécurité

Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant

Anna Barbara Remund
Sous-directrice

Rudolf Sperlich
Sous-directeur

Editions / suivi des modifications

Référence du dossier : BAV-511.5-25/3/1

Version	Date	Auteur	Remarque	Statut
V 1.0	1 ^{er} juillet 2013	Office fédéral des transports OFT	Première édition	Abrogée
V 2.0	1 ^{er} janvier 2018	Office fédéral des transports OFT	Révision	Abrogée
V 2.1	1 ^{er} septembre 2019	Office fédéral des transports OFT	Révision	Abrogée
V 3.0	1 ^{er} décembre 2019	Office fédéral des transports OFT	Révision	En vigueur

Table des matières

Editions / suivi des modifications	2
1 But de la directive	5
2 Abréviations.....	6
3 Bases légales	7
4 Champ d'application	8
4.1 Pour les ETF.....	8
4.2 Pour les GI	8
5 Rôles, tâches et responsabilité	9
5.1 Entreprises ferroviaires.....	9
5.1.1 Vue d'ensemble des rôles ETF et GI	9
5.1.2 Entreprises de transport ferroviaire (ETF).....	10
5.1.3 Gestionnaire d'infrastructure (GI).....	10
5.2 Office fédéral des transports (OFT)	11
5.3 Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF).....	11
5.4 Tribunal administratif fédéral (TAF).....	11
6 Vue d'ensemble des autorisations requises, par groupes d'intérêt.....	12
6.1 Utilisation d'infrastructures ferroviaires / rôle des ETF	12
6.2 Gestion d'infrastructures ferroviaires / rôle du GI	13
7 Autorisation d'accès au réseau (AAR)	14
7.1 Exigences.....	14
• Informations générales sur l'entreprise	14
• Honorabilité des responsables de la gestion (art. 6 OARF).....	14
• Capacité financière (art. 5, al. 1 et 2, OARF)	15
• Assurance (art. 5, al. 2, OARF).....	15
• Prescriptions du droit du travail, conditions de travail de la branche (art. 7 OARF)	15
7.2 Renouvellement.....	15
7.3 Révocation de l'AAR.....	15
8 Certificat de sécurité (Cersec)	16
8.1 Exigences.....	16
8.2 Contenu de la demande	16
8.3 Registre de l'infrastructure (RINF)	17
8.4 Compatibilité du véhicule avec les tronçons à parcourir.....	17
8.5 Autres dispositions spécifiques.....	17
8.5.1 Système de gestion de la sécurité (SGS) pour Cersec	17
8.5.2 Matériel roulant.....	18
8.5.3 Courses sur les voies interdites	19
8.5.4 Courses avec des véhicules de service sur des voies en exploitation.....	19
8.6 Révocation	19
9 Convention d'accès au réseau.....	20
10 Agrément de sécurité (Agsec)	21
10.1 Exigences.....	21
10.2 Contenu de la demande	21
10.2.1 Système de gestion de la sécurité (SGS) pour Agsec.....	22
10.3 Courses effectuées par le GI sur sa propre infrastructure	22
10.3.1 Réglementation spéciale pour courses d'intervention	23
10.3.2 Courses effectuées en tant que gestionnaire de système	23
10.4 Révocation	23

11	Modifications de l'exploitation	24
12	Système de gestion de la sécurité (SGS)	25
12.1	But et contenu du SGS	25
12.2	Proportionnalité du SGS	25
12.3	SGS : exigences et critères déterminants	26
12.4	Attestation de satisfaction aux exigences	26
12.5	Forme du SGS.....	26
12.6	Prise en compte de certificats	26
12.7	Examen et surveillance du SGS par l'OFT.....	27
12.7.1	Examen des documents	27
12.7.2	Vérification par l'OFT de la mise en œuvre du SGS au cours de la surveillance en phase d'exploitation	27
12.8	Rapport annuel des entreprises ferroviaires	27
13	Courses au-delà des voies de raccordement.....	28
13.1	Utilisateur de la voie de raccordement en tant qu'ETF.....	28
13.2	Courses d'un utilisateur de voie de raccordement sur des voies de gare avec protection latérale (art. 5d, al. 2, OCF).....	28
13.3	Une ETF effectue des courses sur mandat de l'utilisateur des voies de raccordement ou du raccordé	28
14	Lignes frontières et étrangères en Suisse.....	29
15	Délais	30
15.1	Délais de traitement à l'OFT	30
15.2	Délais de traitement par les GI en cas d'indications manquantes dans le RINF ..	30
16	Emoluments.....	31
17	Documents modèles / publication	31
17.1	Documents modèles	31
17.2	Publication	31
18	Dispositions transitoires intégrant le volet technique du 4 ^e paquet ferroviaire – 1 décembre 2019.....	32
18.1	Cersec / Agsec nouveaux et renouvelés.....	32
18.2	Cersec / Agsec actuels	32
18.3	Tronçons frontière	32
18.4	Cersec valables dans plusieurs pays	32

1 But de la directive

L'utilisation ou l'exploitation des infrastructures ferroviaires en Suisse requiert des procédures d'autorisation fondées sur des bases légales ; la présente directive est conçue comme une aide à la mise en œuvre de ces bases.

La présente directive indique aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) et aux gestionnaires d'infrastructure (GI) les exigences auxquelles ils doivent satisfaire pour utiliser et exploiter les infrastructures ferroviaires en Suisse. Elle vise aussi à soutenir les entreprises dans les démarches requises et lors de l'élaboration de leurs dossiers de demande. Elle propose également des auxiliaires qui permettent de fournir, moyennant une charge de travail appropriée, une documentation complète et conforme aux exigences en vue des autorisations.

Dans le but de réduire les demandes d'informations ultérieures ou complémentaires à un minimum lors du traitement des dossiers, la présente directive décrit aussi les déroulements, les échéances et les documents requis.

Pour les ETF opérant au niveau international, l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et la directive (UE) 2016/798 ainsi que le règlement délégué (UE) 2018/762 prévoient la possibilité de demander un certificat de sécurité (Cersec) pour plusieurs pays. Les demandes doivent être soumises par l'intermédiaire de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) à l'aide du guichet unique (One Stop Shop OSS ; <https://oss.era.europa.eu/>). Les règles techniques et d'exploitation souveraines à respecter en sus pour la Suisse (RTNN) sont disponibles sur le site Internet de l'OFT (www.bav.admin.ch).

2 Abréviations

Par souci de simplification et pour améliorer la vue d'ensemble, les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente directive :

AAR	autorisation d'accès au réseau
Agsec	agrément de sécurité
Cersec	certificat de sécurité unique
CACF	commission d'arbitrage
Dir.	directive
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ETF	entreprises de transport ferroviaire
GI	gestionnaire d'infrastructure
LCdF	loi sur les chemins de fer ; RS 742.101
LDT	loi sur la durée du travail ; RS 822.21
LTM	loi sur le transport de marchandises ; RS 742.41
NVR	registre des véhicules ferroviaires (<i>National Vehicle Register</i>)
OARF	ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122
OARF-OFT	ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 relative à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122.4
OCF	ordonnance sur les chemins de fer ; RS 742.141.1
OPA	ordonnance sur la prévention des accidents ; RS 832.30
OFT	Office fédéral des transports
OLDT	ordonnance relative à la loi sur la durée du travail ; RS 822.211
OSS	One-Stop-Shop de l'ERA
OTM	ordonnance sur le transport de marchandises ; RS 742.411
PCT	prescriptions suisses de circulation des trains ; RS 742.173.001
PE	prescriptions d'exploitation
RINF	registre de l'infrastructure
SGS	système de gestion de la sécurité
TAF	Tribunal administratif fédéral
UE	Union européenne

3 Bases légales

La présente directive se fonde sur les bases légales ci-après :

Autorisations d'accès au réseau (AAR) :

- Art. 8c, 8d, 8f LCdF,
- Art. 3 à 9 OARF ;

Certificats de sécurité (Cersec) :

- Art. 8c, 8e, 8f LCdF,
- Art. 5b, 5c ss OCF ; renvoi aux bases légales européennes suivantes :
 - 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 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (Cersec) ;

Agréments de sécurité (Agsec) :

- Art. 5, 8a, 8b LCdF,
- Art. 5a, 5c ss OCF ; renvoi aux bases légales européennes suivantes :
 - 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 du 11 mai 2016 relative à la sécurité (Agsec),
 - Recommandation (UE) 2019/780 de la Commission du 16 mai 2019 sur les modalités pratiques de la délivrance d'agrément de sécurité aux gestionnaires de l'infrastructure.

4 Champ d'application

4.1 Pour les ETF

En principe, chaque ETF est tenue d'obtenir une AAR et un Cersec pour toute course sur une infrastructure en Suisse.

Une AAR n'est pas requise pour les courses sur les infrastructures exceptées de la réglementation de l'accès au réseau. Il s'agit des lignes suivantes :

- Lignes intégralement à crémaillère,
- Lignes dont les propriétés excluent une utilisation par d'autres entreprises (par ex. m2 à Lausanne),
- Lignes exploitées par une entreprise ferroviaire à seule fin de maintenance de ses véhicules.

Les courses sur les voies de raccordement et industrielles ne nécessitent ni AAR ni Cersec.

4.2 Pour les GI

Pour pouvoir exploiter une infrastructure ferroviaire soumise à concession, le GI a besoin d'un Agsec.

En règle générale, les GI sont aussi titulaires de la concession d'infrastructure, car une concession et un Agsec sont requis pour la construction et l'exploitation de l'infrastructure. Lorsqu'un tiers (autre que le concessionnaire) obtient un Agsec, il prend le rôle du GI avec la responsabilité que cela implique.

L'exploitation de voies de raccordement ne requiert pas d'Agsec. Il en va de même pour les voies industrielles, ces dernières étant placées sous la surveillance de la SUVA.

5 Rôles, tâches et responsabilité

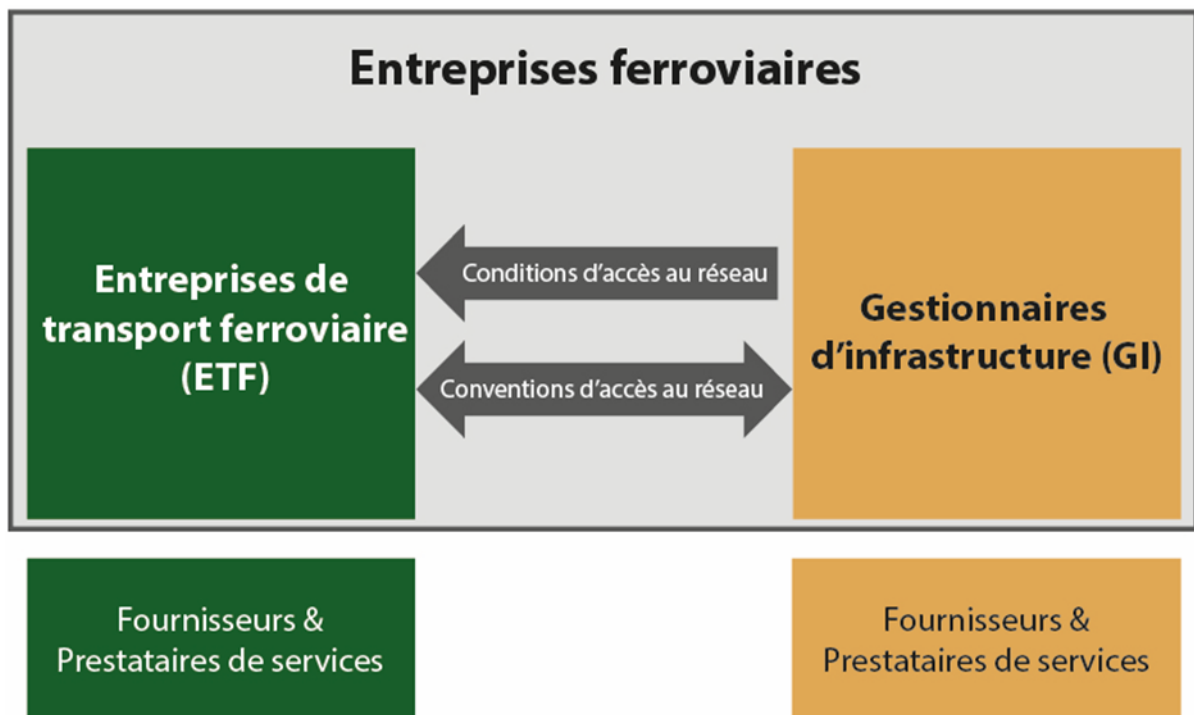
Les rôles essentiels et les tâches fondamentales inhérentes à l'utilisation et à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire sont décrits ci-après.

Les allègements et les exceptions sont traités dans les procédures respectives.

5.1 Entreprises ferroviaires

Une entreprise ferroviaire peut assumer simultanément les deux rôles mentionnés ci-après (ETF et GI).

5.1.1 Vue d'ensemble des rôles ETF et GI



Rôles et interfaces pertinents

La responsabilité quant à la sécurité de l'exploitation et au contrôle des risques qui y sont liés incombe aux entreprises ferroviaires (ETF ou GI). Les GI et/ou les ETF définissent cela dans le cadre du SGS afférent à leur partie respective du système ferroviaire. Ils sont tenus de mettre en œuvre les mesures requises pour limiter les risques – au besoin en collaborant.

Pour leurs domaines respectifs, ils présentent leur manière de travailler avec d'autres services pertinents. Cela concerne notamment les points de jonction avec les autres GI et ETF, les services chargés de la maintenance (par ex. ECM), les fabricants, les entreprises de réparation, les détenteurs de véhicules, les prestataires de services, les mandants, les services de transport, d'expédition, de réception, de chargement, de déchargement, de remplissage et de vidage.

Les interfaces entre entreprises ferroviaires doivent être conçues de sorte que toutes les activités et décisions importantes pour la sécurité soient réglées dans le SGS et clairement attribuées à l'entité de l'entreprise ferroviaire qui est responsable (GI et/ou ETF).

Lorsque plusieurs entreprises ferroviaires participent à une prestation de service, il y a lieu de définir de manière univoque l'entreprise responsable. Le GI ou l'ETF responsable assure la transparence des prescriptions et des attestations.

5.1.2 Entreprises de transport ferroviaire (ETF)

Une ETF est une entreprise qui souhaite effectuer des transports ferroviaires et utiliser à cet effet une infrastructure. Pour ce faire, elle doit être titulaire d'une AAR et d'un Cersec.

Par ailleurs, l'ETF doit conclure une convention d'accès au réseau (contrat) avec le GI (art. 15 et 16 OARF).

L'ETF est tenue de veiller à ce qu'elle dispose de toutes les autorisations, attestations et conventions requises, et ce, en temps utile, c.-à-d. avant la première course sur une ligne précise.

L'ETF peut être elle-même détentrice des véhicules utilisés ou répondre des interfaces avec le détenteur. Elle doit dans tous les cas démontrer de quelle manière la sécurité d'exploitation des véhicules et leur conformité d'emploi sont assurées (voir également ch. 8.4).

Une entreprise exploitante d'une voie de raccordement qui souhaite effectuer des courses au-delà de sa voie de raccordement (donc au-delà du point de raccordement) prend le rôle d'ETF et doit obtenir les autorisations ad hoc. Les détails et les allègements sont indiqués au chap. 13 « Courses en dehors des voies de raccordement ».

Lorsqu'une entreprise obtient une AAR et un Cersec, elle est en mesure d'assumer l'entière responsabilité inhérente aux courses de trains et aux autres courses qu'elle effectue sur l'infrastructure en question.

Dans le cadre des prescriptions de son SGS (régi par son AAR et son Cersec), il est possible qu'une ETF fasse circuler des trains dont le personnel et les véhicules appartiennent à une autre entreprise.

Lorsqu'une entreprise titulaire d'une AAR charge un sous-traitant / tractionnaire d'effectuer les transports, elle reste néanmoins intégralement responsable. Ni la propriété ou la possession de matériel roulant ni l'appartenance du personnel à une entreprise ne sont directement déterminantes en matière de responsabilité (civile) dans ce type de collaboration.

5.1.3 Gestionnaire d'infrastructure (GI)

Le GI est l'entreprise qui construit et exploite l'infrastructure ; les ETF ont accès à celle-ci de manière non discriminatoire contre rémunération (prix du sillon). La gestion de l'infrastructure inclut l'exploitation et la maintenance de celle-ci.

Lorsqu'un GI obtient un Agsec, il doit assumer la responsabilité en matière de construction et d'exploitation de l'infrastructure en question.

Le GI doit saisir les indications requises pour l'accès au réseau dans le registre de l'infrastructure (RINF) (art. 15f OCF ; détails : cf. ch. 8.3). Le GI publie les autres indications nécessaires à l'utilisation de son infrastructure (Network Statement).

Les détails relatifs à l'utilisation de l'infrastructure sont réglés dans les conventions d'accès au réseau (contrat) conclues avec les différentes ETF.

Le GI est tenu de proposer à toutes les ETF et de manière non discriminatoire les références nécessaires pour acquérir les connaissances des différentes lignes.

Le GI est habilité à donner des instructions à l'ETF en cas de perturbation (art. 14 OARF) ; il a aussi un droit de contrôle assorti d'une obligation d'informer l'OFT en cas de danger (art. 24 OARF).

5.2 Office fédéral des transports (OFT)

L'OFT est l'autorité d'exécution et de surveillance. Il fixe les conditions d'octroi des autorisations nécessaires (AAR, Cersec, Agsec), examine les demandes et statue sur celles-ci. Il définit, à l'attention des GI, les modalités de la publication des conditions d'utilisation du réseau. Il fournit des informations sur l'obtention des AAR, des Cersec et des Agsec.

Les procédures liées à la concession pour le transport de voyageurs, à la concession d'infrastructure, à l'homologation de véhicules, aux courses sans contrôle suffisant de la marche des trains, à l'admission du personnel, aux prescriptions d'exploitation, etc. ont lieu séparément des procédures d'obtention d'AAR, de Cersec et d'Agsec.

Pour plus de détails sur l'OFT : www.bav.admin.ch.

5.3 Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF)

La Commission d'arbitrage statue sur les litiges entre ETF et GI portant sur l'attribution de sillons, sur les prix du sillon ou sur les conventions d'accès au réseau. Elle peut lancer d'office des enquêtes si des soupçons laissent supposer que l'accès au réseau est empêché ou qu'il n'est pas accordé de manière non discriminatoire.

Pour plus de détails sur la CACF : www.ske.admin.ch/de.

5.4 Tribunal administratif fédéral (TAF)

Le TAF est l'instance devant laquelle sont portés les recours contre les décisions de l'OFT relatives à l'attribution ou à la révocation d'AAR, de Cersec et d'Agsec. Les recours sont traités conformément à la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021).

Pour plus de détails sur le TAF : www.bvger.ch/.

6 Vue d'ensemble des autorisations requises, par groupes d'intérêt

6.1 Utilisation d'infrastructures ferroviaires / rôle des ETF

	ETF sur infrastructure propre et/ou tierce	ETF exclusivement sur infrastructure propre	Entreprise ferroviaire pour courses sur <u>infrastructure propre pour laquelle l'accès au réseau n'est pas obligatoire</u> (art. 1, al. 3, OARF)	Courses de maintenance de GI 3)	Courses d'utilisateurs de voies de raccordement (ch. 13)	ETF en zone limitrophe et sur les lignes étrangères situées sur territoire suisse (ch. 14)
<u>Autorisation d'accès au réseau (AAR)</u>	Oui	Oui	Non	Non	5)	6)
<u>Certificat de sécurité (Cersec)</u>	Oui	Oui 2)	Oui 2)	Non 4)		
Système de gestion de la sécurité (SGS) d'après le règlement délégué (UE) 2018/762 Annexe I	Oui	Oui	Oui	Oui		
<u>Convention d'accès au réseau</u>	Oui 1)	Non 1)	Non	Non		

- 1) Pour l'exploitation sur infrastructure propre, la convention est remplacée par des informations à fournir préalablement à l'OFT, au sens de l'art. 15, al. 2, let. e – g et j, OARF.
- 2) L'ETF et le GI peuvent attester conjointement (moyennant un seul SGS) que les conditions d'octroi du Cersec national (ETF) (d'après le règlement délégué (UE) 2018/762 Annexe I) et de l'Agsec (GI) (d'après le règlement délégué (UE) 2018/762 Annexe II) sont remplies.
- 3) Les courses de maintenance au-delà de l'infrastructure propre ne sont possibles que dans la mesure où elles sont nécessaires à l'exécution proprement dite des tâches (maintenance de sa **propre** infrastructure).
- 4) Les exigences visées à l'annexe I du règlement délégué (UE) 2018/762 doivent être remplies en plus, en vue de l'exécution de ces courses dans le cadre du Cersec.
- 5) Non pour les courses sur sa propre infrastructure (sur la voie de raccordement au plus jusqu'au point de raccordement).
Oui pour les courses au-delà de la voie de raccordement. Cela étant, il existe différentes possibilités, avec certains allègements, cf. ch. 13.
- 6) S'il n'existe pas de Cersec international, l'OFT fixe la procédure en fonction des lignes. En principe, les AAR et les Cersec délivrés dans un pays étranger peuvent être reconnus réciproquement au moins pour une période transitoire de durée actuellement indéterminée sur les lignes en zone frontière, et ce, même sans convention internationale.

6.2 Gestion d'infrastructures ferroviaires / rôle du GI

	GI lorsque l'accès au réseau doit être accordé.	Infrastructure lorsque l'accès au réseau ne doit pas être accordé. (art. 1, al. 3, OARF)	Raccordés (rôle de GI ; ch. 13)	Eléments d'installations qu'une ETF exploite uniquement en vue de la maintenance de véhicules.
<u>Saisie et publication des indications dans le RINF.</u> <u>Publication des conditions d'utilisation du réseau</u>	Oui	Non	Non 2)	Non
<u>Agrément de sécurité (Agsec)</u>	Oui	Oui		Non
Système de gestion de la sécurité (SGS) selon règlement délégué (UE) 2018/762 Annexe II	Oui	Oui		Non 3)
<u>Convention d'accès au réseau</u>	Oui 1)	Non		Non

- 1) Avec tous les utilisateurs titulaires d'une AAR et d'un Cersec valables.
Pour l'exploitation d'une propre ETF, la convention peut être remplacée par des indications à fournir préalablement à l'OFT au sens de l'art. 15, al. 2, let. e – g et j, OARF.
- 2) Sont requis des contrats conclus au sens de la loi sur les voies de raccordement avec le gestionnaire d'infrastructure raccordant. Ces contrats et les prescriptions d'exploitation fixent les éventuelles conditions d'utilisation et les restrictions d'accès.
- 3) Les aspects relatifs à la construction et à l'exploitation (y c. entretien) doivent être réglés dans le cadre de l'obtention du Cersec par l'ETF.

7 Autorisation d'accès au réseau (AAR)

Toute ETF suisse qui effectue des courses sur des tronçons soumis à l'accès au réseau doit être titulaire d'une AAR pour pouvoir obtenir un Cersec. Il en va de même des entreprises organisées en holding.

L'AAR est établie sous forme de décision de l'OFT avec une durée de validité maximale de dix ans, octroyée indépendamment du Cersec.

Pour les entreprises étrangères, l'accès au réseau est défini en fonction des différentes conventions internationales. Des AAR étrangères (licences) peuvent être reconnues pour les courses sur les lignes en zone frontière (cf. ch. 14) même en l'absence de convention internationale.

Conformément à l'art. 25, al. 4, de l'accord sur les transports terrestres Suisse - UE¹, les autorisations d'accès au réseau ou licences sont reconnues réciproquement en Suisse et dans la communauté. L'autorité d'exécution peut imposer des charges additionnelles, notamment en ce qui concerne le montant de l'assurance responsabilité civile.

7.1 Exigences

Peuvent demander une AAR les entreprises qui ont leur siège en Suisse et qui sont inscrites au Registre du commerce suisse ou qui sont au bénéfice d'une concession conformément à l'art. 5 LCdF.

Pour ce faire, des indications générales ainsi que des informations sur la fiabilité (art. 6 OARF), sur les résultats financiers de la société (art. 5 OARF) et sur la mise en œuvre des conditions de travail de la branche (art. 7 OARF) sont nécessaires. Ces exigences sont énumérées en détail ci-dessous.

Les entreprises doivent impérativement utiliser le formulaire disponible sur le site Internet de l'OFT pour fournir les indications nécessaires.

- **Informations générales sur l'entreprise**

- Adresse ;
- But de l'entreprise, indications sur le modèle d'organisation et autres informations sur l'entreprise ;
- Extrait du Registre du commerce.

- **Honorabilité des responsables de la gestion (art. 6 OARF)**

- Extrait de casier judiciaire des gestionnaires de l'entreprise (art. 6, al. 1, OARF)
- Au cours des dix dernières années, l'entreprise requérante et les personnes chargées de sa gestion ne doivent avoir été condamnées ni pour crime, ni pour infraction grave ou réitérée aux prescriptions applicables dans la branche en ce qui concerne la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos, ni pour infraction grave ou réitérée aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions de circulation des trains.
- Confirmation de l'office des poursuites quant aux créances constatées par acte de défaut de biens (art. 6, al. 2, OARF)
- Aucun acte de défaut de biens ne doit exister à l'encontre de l'entreprise requérante ou des personnes chargées de sa gestion.

¹ Accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (RS 0.740.72)

- **Capacité financière (art. 5, al. 1 et 2, OARF)**

- Bilan consolidé, compte de résultats consolidé, compte des flux de fonds, état du capital propre
- Rapport de gestion
- Nouvelles entreprises : business-plan.
- L'entreprise fait preuve de capacité financière lorsque le rapport entre le capital propre (y c. le capital étranger exposé aux risques) et le capital étranger, les réserves ouvertes et occultes, les liquidités disponibles, les dettes et les recettes assurées laissent supposer que l'entreprise est à même de remplir ses obligations financières durant au moins un an.
Vu l'art. 5, al. 1, OARF, l'OFT peut exiger une garantie bancaire ou un cautionnement si les engagements financiers dépassent les liquidités et les recettes disponibles dans le pays.

- **Assurance (art. 5, al. 2, OARF)**

L'entreprise est tenue de fournir à l'OFT une attestation selon laquelle elle est couverte contre les suites de sa responsabilité civile jusqu'à un montant de 100 millions de francs par sinistre ou d'attester des sécurités équivalentes. Lors du renouvellement du contrat d'assurance, l'entreprise doit remettre l'attestation de son propre chef à l'OFT.

Le contrat d'assurance doit contenir la disposition suivante :

si le contrat arrive à échéance avant la date indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir malgré tout les prétentions en dommages et intérêts jusqu'au moment du retrait de l'autorisation selon les dispositions du contrat, mais au plus tard pendant quinze jours à compter de la date à partir de laquelle l'OFT a été informé de la fin du contrat. Est réputé jour du retrait la date à laquelle la décision de retrait est entrée en force.

Par cette disposition, des restrictions du montant de 100 millions de francs par sinistre sont considérées comme conformes à l'OARF au sens de garanties simples et doubles.

- **Prescriptions du droit du travail, conditions de travail de la branche (art. 7 OARF)**

L'ETF requérante est tenue de présenter son contrat collectif de travail. À défaut d'un tel contrat, elle doit fournir au moins des indications sur les salaires, sur le temps de travail hebdomadaire et sur le droit aux vacances. Elle doit de plus démontrer qu'elle connaît et respecte les prescriptions du droit du travail, notamment la LDT/l'OLDT et l'OPA.

7.2 Renouvellement

Lors du renouvellement de l'AAR, il y a lieu de fournir les mêmes indications que lors de la demande d'octroi.

7.3 Révocation de l'AAR

Conformément à l'art. 9, al. 3, LCdF en relation avec l'art. 27 OARF, l'AAR peut être révoquée si l'entreprise ne satisfait plus aux conditions d'octroi de l'autorisation.

8 Certificat de sécurité (Cersec)

Les ETF doivent être titulaires d'un Cersec pour les courses qui entrent dans le champ d'application de la LCdF.

Pour les entreprises étrangères, l'accès au réseau est régi par la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire, par le règlement délégué (UE) 2018/762 ou par les différentes conventions internationales.

Un Cersec valable pour plusieurs pays doit être demandé à l'ERA via One-Stop-Shop (OSS; <https://oss.era.europa.eu/>). Les dispositions de l'ERA doivent être observées. Pour le trafic en Suisse, l'OFT établit un Cersec spécifique basé sur les documents de l'OSS.

La constitution du dossier de demande de Cersec valable uniquement en Suisse est décrite au ch. 8.2.

Les différents Etats reconnaissent réciproquement le Cersec dans les cas prévus par un accord.

L'OFT peut reconnaître les Cersec étrangers pour les courses effectuées sur les lignes frontières

Le Cersec est établi par l'OFT sous forme de décision. Ce document atteste que l'ETF a mis en place son SGS et qu'elle peut satisfaire aux exigences d'une exploitation constante, sûre et fiable. Le Cersec est valable 5 ans et peut faire l'objet d'une mise à jour durant sa période de validité.

Lors d'un renouvellement du Cersec, l'ETF doit fournir les mêmes données que lors d'une nouvelle demande.

8.1 Exigences

Un Cersec peut faire l'objet d'une demande si une AAR, qui indique les types de transport, a déjà été octroyée ou si la demande d'AAR a déjà été déposée.

Les exigences auxquelles doit satisfaire le Cersec correspondent aux exigences des prescriptions UE (règlement délégué (UE) 2018/762) ; récapitulatif avec options de mise en œuvre disponible sur le site Internet de l'OFT). Il y a lieu de satisfaire à ces exigences en tenant compte de manière appropriée des conditions spécifiques à la Suisse.

Les ETF sont tenues de respecter les prescriptions suisses de circulation des trains PCT (art. 11a, al. 1, OCF) de même que les prescriptions d'exploitation (art. 12 OCF) des GI (il existe des exceptions et des réglementations d'interfaces pour les tronçons frontaliers).

Si elles n'effectuent que des courses sur leur propre infrastructure, elles peuvent présenter simultanément leurs demandes de Cersec et d'Agsec. En l'occurrence, il est possible qu'un SGS couvre aussi bien les aspects du Cersec que ceux de l'Agsec.

Si les immobilisations corporelles d'une ETF comprennent des voies qui servent uniquement à la maintenance des véhicules (dépôts et ateliers), celles-ci doivent être prises en compte dans la demande de Cersec ainsi que dans le SGS.

Les ETF doivent remplir intégralement le formulaire de demande d'un Cersec.

8.2 Contenu de la demande

Indications / Documents de la demande :

- Indications sur le requérant : Nom enregistré, abréviation, adresse de l'entreprise, adresse électronique, numéro de téléphone et interlocuteur ;
- Type de demande (nouvelle / renouvellement / mise à jour) ;

- Type d'exploitation demandé : transport de voyageurs, de marchandises, transport spécial (mouvements de manœuvre, transports historiques, courses d'essai ou autres transports) ;
- Date souhaitée pour le début des transports ;
-
- Copie de l'AAR valable ;
- Système de gestion de la sécurité (SGS) avec tableau de convergence indiquant où sont traitées les exigences définies à l'annexe I du règlement délégué (UE) 2018/762 ;
- Le cas échéant, les certificats relatifs aux systèmes de gestion (cf. ch. 12.6).
- Copie de l'attestation d'assurance responsabilité civile (seulement pour les ETF qui ont besoin d'une AAR) ;

8.3 Registre de l'infrastructure (RINF)

L'objectif du registre de l'infrastructure est de présenter les caractéristiques des différents tronçons du réseau ferré de manière transparente et de rendre ces informations accessibles à tous. Ces données sont utilisées pour évaluer la compatibilité des véhicules avec les tronçons.

8.4 Compatibilité du véhicule avec les tronçons à parcourir

L'ETF est chargée de vérifier la compatibilité du matériel roulant avec les tronçons à parcourir.

L'ETF vérifie la compatibilité de son matériel roulant avec les lignes concernées à emprunter sur la base des informations fournies par le GI dans le RINF (module 7).

Tant que le gestionnaire de l'infrastructure ne met pas les données requises à disposition dans le RINF sous la forme prévue² et que l'ETF ne met pas encore le RINF à disposition sur le plan opérationnel, le GI vérifie et confirme la compatibilité du matériel roulant avec ses tronçons sur la base des données fournies par l'ETF. L'examen a lieu gratuitement dans un délai de dix jours ouvrables. Le GI confirme la compatibilité des ETF sous une forme appropriée (art. 83h, al. 2, OCF). L'ETF veille à ce que la confirmation puisse être retracée. Les GI définissent et publient la procédure en question (par ex. dans le *network statement*).

8.5 Autres dispositions spécifiques

8.5.1 Système de gestion de la sécurité (SGS) pour Cersec

Système de gestion de la sécurité (art. 5c OCF)

Par la description de son SGS relatif à l'organisation de la sécurité dans son domaine de responsabilité ainsi qu'aux aspects concernant les tronçons et les réseaux, l'ETF doit démontrer qu'elle est à même de garantir à tout moment une exploitation sûre et fiable. Les données peuvent être fournies sous forme électronique (demande électronique sur le site Internet de l'OFT, DVD, CD-ROM, clé USB, accès Internet/à distance etc.) ou papier. Les exigences détaillées sont énumérées au ch. 12.

² Le RINF des chemins de fer à voie métrique n'est pas encore disponible, c'est pourquoi il incombe au GI de confirmer la compatibilité.

8.5.2 Matériel roulant

8.5.2.1 Homologation du matériel roulant

En principe, tout véhicule ferroviaire circulant en Suisse doit faire l'objet d'une homologation valable. Les exigences détaillées se trouvent dans la directive Homologation des véhicules ferroviaires, publiée sur le site Internet de l'OFT.

8.5.2.2 Registre national des véhicules

Les véhicules ferroviaires circulant en Suisse doivent être inscrits à un registre national des véhicules (NVR) (pour plus de détails, cf. site Internet de l'OFT).

Pour pouvoir saisir un véhicule au NVR suisse, l'OFT a besoin d'une demande du détenteur du véhicule.

Tous les véhicules ferroviaires tels que les wagons, wagons de service, les véhicules spéciaux, les voitures, les véhicules moteurs et les rames automotrices doivent être inscrits au NVR.

Les véhicules utilisés exclusivement sur des voies interdites ne doivent pas être inscrits au NVR.

Les véhicules disposant d'une admission au transport par route ne doivent pas être inscrits au NVR.

8.5.2.3 Contrôle de la marche des trains

En principe, tous les véhicules moteurs de trains doivent être équipés du système de contrôle de la marche des trains dont est équipée l'infrastructure sur laquelle ces véhicules circulent. La compatibilité est fondée sur les conditions d'accès au réseau et sur l'équipement minimum mentionné dans le registre d'infrastructure (RINF).

Clé cryptographique pour utiliser l'ETCS *Level 2*

La circulation sur les tronçons équipés de l'ETCS *Level 2* requiert des clés cryptographiques (certificats) à bord des véhicules ETCS et sur les *Radio Block Center* (RBC) au sol. Ces clés permettent l'échange réciproque d'informations entre l'équipement ETCS embarqué et au sol. Comme il s'agit d'une procédure de cryptage techniquement symétrique, la clé cryptographique embarquée est identique à celle du RBC.

Les clés cryptographiques doivent être demandées auprès du *Key Management Center* (KMC-CH), que les CFF exploitent sur mandat de l'OFT.

En principe, le KMC-CH peut générer des clés cryptographiques lorsqu'un véhicule

- a) est ou sera immatriculé en Suisse,
- b) est doté de l'autorisation d'exploiter requise en Suisse ou si une telle autorisation a été demandée.

Vous trouverez davantage d'informations à ce sujet dans le guide

(<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-a-z/controle-de-la-marche-des-trains/etcs/configuration-de-reference.html>)

CFF SA

Infrastruktur Anlagen und Technologie

Systemführer ETCS CH

Hilfikerstrasse 3

CH-3000 Berne 65

Courriel : kmc-ch@sbb.ch

8.5.3 Courses sur les voies interdites³

Un Cersec ou un Agsec⁴ est nécessaire pour effectuer des courses sur les voies interdites. Cela peut se faire en vertu de l'Agsec ou du Cersec d'une ETF.

Responsabilité

Les entreprises concernées s'assurent que toutes les activités et décisions importantes pour la sécurité soient prises dans le cadre d'un SGS. Les activités doivent être attribuées de manière univoque au SGS respectif et y être présentées.

Il faut préalablement vérifier que les véhicules soient aptes à être utilisés en tant que véhicules ferroviaires sur l'infrastructure concernée. L'interface avec l'organisation du poste de travail doit être assurée par les GI.

Les véhicules utilisés exclusivement sur des voies interdites ne doivent pas être inscrits au NVR. L'adéquation véhicules/tronçons doit avoir lieu spécifiquement dans le cadre de l'organisation des lieux de travail.

8.5.4 Courses avec des véhicules de service sur des voies en exploitation

Les véhicules guidés par rail (y c. les véhicules de service selon la norme EN 14033), autonomes ou tractés nécessitent une autorisation d'exploiter de l'OFT et doivent être inscrits au NVR.

Les véhicules de service / véhicules spéciaux (conformément aux normes EN 15746, véhicules/machines rail-route ; EN 15955, machines dérailables et EN 15954, remorques) qui sont utilisés sur le rail (par ex. pour un acheminement vers un lieu de travail) effectuent en principe les mouvements de manœuvre selon les dispositions pour véhicules spéciaux⁵. Ces véhicules nécessitent une autorisation d'exploiter de l'OFT et ne doivent pas être inscrits au NVR. L'adéquation véhicules/tronçons doit avoir lieu spécifiquement dans le cadre de l'organisation des lieux de travail.

8.6 Révocation

L'OFT révoque le Cersec, en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, si les conditions de son octroi ne sont plus remplies ou si l'entreprise enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi, l'autorisation ou le Cersec (art. 8f LCdF).

³ La définition déterminante de l'expression « voie interdite » découle de la définition du verbe « interdire » dans les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) R 300.1 :

« L'interdiction de voies/d'aiguilles pour exécuter des travaux sur et aux abords des voies. Les voies/aiguilles interdites ne sont pas utilisables pour les trains »

Sur les réseaux qui ne sont pas exploités selon les PCT, il s'agit des voies et des aiguilles interdites en vertu des prescriptions d'exploitation applicables en l'occurrence et sur lesquelles des courses ne peuvent avoir lieu qu'en rapport avec le chantier.

Commentaire : les voies interdites ne font en principe pas l'objet d'une attribution de sillons et les différents mouvements ne sont pas soumis à l'approbation du chef de circulation. Le chef de la sécurité coordonne les mouvements (de manœuvre) sur les voies interdites dans le cadre du dispositif de sécurité.

⁴ Agrément de sécurité avec autorisation pour des courses sur infrastructure propre/tierce (cf. ch. 10.3 de la présente directive).

⁵ La disposition correspondante dans les prescriptions de circulation suisses (PCT) R 300.4 est déterminante pour l'utilisation en tant que véhicule spécial.

9 Convention d'accès au réseau

Le GI et l'ETF concluent une convention d'accès au réseau (art. 15 OARF / art. 9b, al. 2, LCdF). La convention doit être rédigée en deux exemplaires dans une langue officielle suisse ou en anglais.

La convention d'accès au réseau doit traiter au moins les points suivants :

- a. les parties contractantes ;
- b. l'admissibilité de sous-traitants ou d'entreprises partenaires et les informations à échanger le cas échéant ;
- c. ...
- d. la durée de la convention ;
- e. la définition des sillons et de leur qualité ;
- f. le prix du sillon et les données nécessaires au calcul de celui-ci ;
- g. les versements dus en cas de non-respect de la convention ;
- h. les conditions de dénonciation de la convention par l'ETF (clause de résiliation) ;
- i. la ou les langue(s) officielle(s) que le personnel doit utiliser ;
- j. la réglementation des droits et des obligations en matière de surveillance des trains par des dispositifs de contrôle (de la marche des trains).

A titre complémentaire, la convention d'accès au réseau devrait également définir toutes les interfaces et les voies de communication en vue de l'échange d'informations entre l'ETF et le GI, et ce, pour les cas habituels ainsi que pour les cas exceptionnels (gestion des dérangements et des urgences). Les conventions qui ne répondent plus aux circonstances doivent être adaptées et faire l'objet d'une nouvelle conclusion. La responsabilité en la matière incombe à l'ETF.

Une convention d'accès au réseau n'est pas requise si une ETF n'effectue que des courses sur sa propre infrastructure. Elle doit préalablement fournir à l'OFT les informations visées aux let. e – g et j (art. 15 OARF).

10 Agrément de sécurité (Agsec)

Outre la concession d'infrastructure, un Agsec est requis en vue de l'exploitation (y c. la maintenance) de toute infrastructure ferroviaire.

Cela vaut également pour les entreprises ferroviaires de transport de marchandises au bénéfice d'une concession, pour les réseaux de tramways et de métro ainsi que pour les entreprises qui exploitent des infrastructures sur la base d'une convention internationale (par ex. les lignes allemandes et autrichiennes en Suisse). Conformément à l'art. 5g OCF, l'OFT peut reconnaître les Agsec étrangers en zone frontière même sans convention bilatérale. Les détails relatifs aux lignes frontières et étrangères sont décrits au ch. 14.

L'OFT octroie un Agsec sous forme de décision. L'Agsec a pour but d'attester que le titulaire de la concession ou le GI a mis en place son SGS et qu'il a pris les mesures nécessaires à une exploitation constante, sûre et fiable. Lorsqu'un tiers (autre que le concessionnaire) obtient un Agsec, il prend le rôle du GI avec la responsabilité que cela implique.

L'Agsec est valable 5 ans.

10.1 Exigences

Le GI est tenu d'exploiter l'infrastructure ferroviaire conformément aux prescriptions de la législation ferroviaire.

Les exigences auxquelles doivent satisfaire les Agsec correspondent à celles des prescriptions UE (règlement délégué (UE) 2018/762 Annexe II). Il y a lieu de satisfaire à ces exigences en tenant compte de manière appropriée des conditions spécifiques du réseau et du type d'exploitation. En principe, il y a lieu de demander un Agsec par concession d'infrastructure.

Les différents types d'infrastructure au sein d'une concession d'infrastructure (par ex. réseaux de tramways ou de métro, à voie normale ou métrique) peuvent faire l'objet d'une demande d'Agsec distincts. Les différents réseaux et les champs d'application du SGS doivent être présentés clairement et de manière distincte dans les documents de la demande.

Si le réseau du GI inclut des installations telles que des dépôts ou des ateliers et que le GI les exploite lui-même, ces installations doivent être prises en compte dans le SGS et intégrées aux documents de la demande. Si ces installations sont exploitées par une ETF ou d'autres GI, le requérant doit le déclarer dans sa demande.

Le GI doit remplir intégralement le formulaire de demande d'Agsec.

L'utilisation du formulaire mis à disposition sur le site Internet de l'OFT est contraignante.

10.2 Contenu de la demande

Indications/documents pour la demande

- Indications sur le requérant : nom enregistré, abréviation, adresse de l'entreprise, adresse électronique, interlocuteur ;
- Système de gestion de la sécurité SGS (avec tableau de convergence indiquant où sont traitées les exigences définies à l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762) ;
- Vue d'ensemble (géographique) des lignes avec indication des gares limitrophes (avec d'autres réseaux) (y c. limites par rapport aux autres infrastructures), également en rapport avec la maintenance et la réglementation de l'exploitation opérationnelle ;

- Liste des installations annexes (par ex. dépôts, ateliers) avec informations sur l'organisation de l'exploitation opérationnelle ;
- Indication de l'endroit où sont publiées les conditions d'utilisation du réseau liées aux lignes (conformément à l'art. 7 OARF-OFT) ; OFT ou renvoi vers le RINF ;
- Indication de l'endroit où sont publiées les prescriptions des GI que l'ETF doit respecter ;
- Indications sur la forme et l'étendue des données relatives à l'infrastructure conformément à l'art. 15g OCF ;
- Le cas échéant, les certificats relatifs aux systèmes de gestion (cf. ch. 12.6) ;
- Indication, le cas échéant, de l'intention d'effectuer des courses sur l'infrastructure propre sous le régime de l'Agsec demandé (cf. ch. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

10.2.1 Système de gestion de la sécurité (SGS) pour Agsec

Par la description de son SGS (art. 5c OCF) relatif à l'organisation de la sécurité dans son domaine de responsabilité, le GI requérant doit démontrer qu'il est à même de garantir à tout moment une exploitation sûre et fiable. Les données peuvent être fournies sous forme électronique (demande électronique sur le site Internet de l'OFT, DVD, CD-ROM, clé USB, accès Internet/à distance etc.) ou papier.

Les exigences détaillées sont énumérées au ch. 12.

10.3 Courses effectuées par le GI sur sa propre infrastructure

Un GI doit également satisfaire aux exigences d'un Cersec pour effectuer des courses sur sa propre infrastructure ainsi que sur les infrastructures voisines de la sienne dans la mesure où ces courses sont nécessaires à l'accomplissement de ses tâches (maintenance de sa propre infrastructure) (réglementation spéciale pour les courses d'intervention, cf. ch. 10.3.1). Ainsi, dans son rôle d'ETF, un GI agit sur la base de son SGS (pour l'Agsec). Par conséquent, il faut répondre aux exigences de l'Annexe I du règlement délégué (UE) 2018/762 en plus de celles de l'Annexe II. Formellement, cette question est traitée dans le cadre de la procédure d'obtention d'un Agsec.

Le but du document est d'attester que le GI a mis en place son SGS en vue des courses sur sa propre infrastructure et qu'il satisfait aux exigences relatives à une exploitation constante, sûre et fiable.

Pour les courses ayant lieu exclusivement sur sa propre infrastructure et qui servent à la maintenance de celle-ci ou si nécessaire sur des infrastructures voisines, le GI doit vérifier que les caractéristiques des véhicules correspondent aux exigences relatives aux tronçons. Pour les courses sur l'infrastructure d'une autre entreprise, la vérification de la compatibilité entre les véhicules et les tronçons à parcourir doit suivre les dispositions du ch. 8.4.

L'Agsec permet d'effectuer des courses dans les buts ci-après :

- Courses de maintenance sur sa propre infrastructure : ces courses doivent servir exclusivement à l'entretien de sa propre infrastructure. En outre, si de propres réseaux sont reliés uniquement par des lignes d'autres GI (réseau fragmenté), il est autorisé à circuler sur ces lignes avec l'Agsec pour rejoindre directement lesdits réseaux. Cela vaut pour les courses suivantes :
 - courses depuis le centre de maintenance jusqu'au poste de travail/chantier et retour, courses sur le chantier ;
 - courses entre les centres de maintenance ;

- courses de déneigement ;
 - courses de procuration de matériel pour ses propres besoins ;
 - courses d'essai dirigées par le domaine Infrastructure ;
 - courses pour effectuer des tests sur ses propres installations d'infrastructure (par ex. nouveau tracé) ;
 - courses de diagnostic pour contrôler sa propre infrastructure ;
 - courses de mise en service de véhicules si celles-ci servent exclusivement la maintenance de la propre infrastructure.
- Courses d'intervention (cf. ch. 10.3.1) ;
 - Mouvements de manœuvre conformément à l'art. 22, al. 1, let. g et i, OARF (cf. annexe 2) ;
 - Courses effectuées dans le cadre d'une maîtrise du système mandatée par l'OFT (vaut également pour les courses sur une infrastructure tierce, cf. ch. 10.3.4) ;
 - Courses d'instruction dans le cadre du champ d'application de l'Agsec.

Si les travaux ou l'équipement de l'infrastructure ne permettent pas de respecter avec précision les limites de l'infrastructure, la course peut être effectuée jusqu'au point de rebroussement nécessaire, moyennant l'accord du GI voisin et la saisie du tronçon dans le Cersec.

10.3.1 Réglementation spéciale pour courses d'intervention

Les courses d'intervention sont des courses effectuées avec des trains d'extinction et de sauvetage ou avec des véhicules moteurs afin de prêter assistance (des véhicules moteurs d'autres entreprises peuvent également être utilisés).

- Les courses d'intervention avec les trains d'extinction et de sauvetage sont généralement effectuées dans le cadre d'un Agsec. C'est pourquoi il faut aussi procéder à des vérifications quant à leur utilisation potentielle sur des infrastructures voisines.
- Les courses d'intervention avec des véhicules moteurs visant à prêter assistance ont lieu au cas par cas et ne sont pas prévisibles. C'est pourquoi elles doivent être effectuées dans le cadre d'un Cersec octroyé à une ETF ou de l'Agsec du GI concerné. La légitimation de ces courses se fait par une clause d'ordre général fixée dans le Cersec ou l'Agsec correspondant.

10.3.2 Courses effectuées en tant que gestionnaire de système

Un AgSec permet à un gestionnaire de système mandaté par l'OFT d'effectuer des courses sur sa propre infrastructure ainsi que sur des infrastructures tierces.

La condition préalable est que le GI concerné accepte d'effectuer ces courses sur son réseau ou sur certaines parties de son réseau dans le cadre de l'AgSec du gestionnaire de système.

10.4 Révocation

L'OFT révoque l'Agsec en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, si les conditions de son octroi ne sont plus remplies ou si le gestionnaire de l'infrastructure enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi ou l'Agsec (art. 8b LCdF).

11 Modifications de l'exploitation

En cas de modification essentielle du type ou de l'étendue de l'exploitation (par ex. nouveaux types de transport, modification du nombre d'employés, ajout / suppression de prestations annuelles, nouvelles lignes ou lignes soumises à de nouvelles exigences, modification essentielle des conditions d'utilisation du réseau) d'une ETF ou d'un GI, il y a lieu de demander une mise à jour du Cersec / de l'Agsec. Il incombe à la requérante de constater la modification de l'exploitation. Il y a modification du domaine d'activité géographique lorsque des tronçons d'un GI supplémentaire ou des gares supplémentaires doivent être empruntés dans des pays voisins (en zone frontalière).

Le SGS doit être adapté en fonction de la modification.

Une réévaluation du SGS par l'OFT s'impose si des modifications essentielles se répercutent sur le système ferroviaire. En cas de modification d'un SGS qui a déjà fait l'objet d'une évaluation, il convient de remettre à l'OFT un répertoire des modifications essentielles.

12 Système de gestion de la sécurité (SGS)

Un système de gestion de la sécurité assure que l'organisation puisse atteindre ses objectifs de manière ciblée et contrôlée.

La partie déterminante pour la sécurité d'un système de gestion est appelée système de sécurité (SGS). Ce SGS montre comment une entreprise traite les aspects sécuritaires de façon systématique et ciblée.

La responsabilité en matière de SGS (structure, organisation, mise en œuvre, documentation, perfectionnement) incombe au requérant.

12.1 But et contenu du SGS

Le SGS décrit la manière dont l'organisation atteint ses objectifs d'une manière sûre. On peut le considérer comme la somme des processus définis au sein d'une entreprise afin de piloter l'agencement, la planification, la mise à disposition, le contrôle et l'amélioration d'une exploitation sûre (cycle régulateur).

Par ailleurs, le SGS doit assurer que l'organisation respecte toutes les obligations qui lui incombent en matière de sécurité. Dans ce contexte, le traitement de modifications et le contrôle des risques sont des aspects cruciaux. L'identification des dangers et la gestion continue des risques requièrent une approche globale et structurée. Les activités essentielles d'une organisation doivent interagir avec la gestion des risques.

Les principaux contenus d'un SGS sont :

- La présentation de l'organisation des processus ;
- La définition d'objectifs de sécurité ;
- La réglementation des tâches, des responsabilités et des compétences ;
- La qualification des participants ;
- L'implication des participants ;
- La gestion des risques ;
- La garantie du respect des lois, prescriptions et normes déterminantes en matière de sécurité ;
- L'exécution d'une surveillance systématique ;
- La vérification et l'évaluation d'aspects sécuritaires ;
- La garantie d'une amélioration continue.

Le SGS sert à attester la capacité à respecter les exigences pertinentes. Il inclut les déroulements/processus et les méthodes ad hoc. Les résultats proprement dits des activités de gestion ne font pas directement partie intégrante du SGS, mais ils servent généralement d'inputs en vue de son amélioration. Par exemple : le SGS présente la manière dont les risques sont traités, mais pas les résultats concrets des différentes évaluations des risques.

12.2 Proportionnalité du SGS

L'organisation des entreprises ferroviaires (GI et ETF) en matière de construction, d'exploitation et de maintenance doit être en adéquation avec les données techniques et d'exploitation ainsi qu'avec les risques présents et elle doit garantir un accomplissement des tâches irréprochable et sûr. Les mesures, réglementations et activités doivent être présentées de manière compréhensible. Cela étant, il y a lieu de tenir compte de la complexité et des propriétés de l'entreprise (par ex. grandeur de l'entreprise, types et volume de transport, dangers des phénomènes naturels prédominants).

12.3 SGS : exigences et critères déterminants

Les exigences auxquelles doit satisfaire le SGS et les critères de vérification ad hoc se fondent sur les prescriptions de l'UE en la matière (directive (UE) 2016/798, règlement (UE) 2018/762.). Un récapitulatif de ces exigences et critères est publié sur le site Internet de l'OFT de même que les commentaires sur les objectifs afférents et sur les justificatifs et attestations à produire (aide à la mise en œuvre SGS).

12.4 Attestation de satisfaction aux exigences

Afin de présenter la compréhensibilité du SGS en ce qui concerne le respect des exigences légales, le requérant doit joindre à sa demande un tableau de convergence. Celui-ci indique où le SGS traite quelles exigences et quels critères spécifiques.

Un tableau-modèle est publié sur le site Internet de l'OFT.

Les attestations requises quant à la réalisation de certains critères peuvent faire partie intégrante du SGS. Le cas échéant, l'attestation peut également s'effectuer à l'aide d'exemples de démonstration de la sécurité (conceptions, standards, plans de contrôle, instructions de travail, listes de contrôle, mandats, rapports) établis et gérés dans le cadre du SGS.

12.5 Forme du SGS

Les documents présentés doivent permettre de saisir la structure générale de la documentation du SGS.

Dans l'idéal, la documentation du SGS doit être structurée de sorte qu'elle puisse être remise à l'OFT. Les données peuvent être mises à disposition sous forme électronique (demande électronique sur le site Internet de l'OFT, DVD, CD-ROM, clé-mémoire, Internet/accès à distance etc.) ou sous forme papier. Si le SGS ne peut pas être remis à l'OFT du fait de sa forme, l'entreprise requérante doit donner la possibilité à l'OFT de vérifier le SGS sur place dans le cadre de la procédure d'octroi du Cersec / de l'Agsec.

Pour les Cersec internationaux, il faut tenir compte des exigences de l'OSS.

Pour les SGS dont la forme empêche une remise à l'OFT, l'entreprise doit assurer l'archivage des versions pertinentes remises pour l'examen du SGS. L'OFT peut demander à consulter les versions approuvées antérieurement. Ces archives doivent être conservées au moins 6 mois au-delà de la date d'expiration du Cersec / de l'Agsec afférent.

12.6 Prise en compte de certificats

Les certifications de systèmes de gestion déjà effectuées conformément à la norme ISO 9001 et établies par des organes de certification accrédités peuvent être présentées avec le SGS. Elles sont prises en compte dans la mesure où les critères d'examen qu'elles concernent peuvent être considérés par l'OFT comme remplis sans examen complémentaire explicite. Il y a lieu de présenter à l'OFT, en sus du certificat, le rapport de la dernière surveillance ou de la re-certification.

Cette démarche réduit en principe le travail d'examen de l'OFT et, partant, les émoluments ad hoc.

12.7 Examen et surveillance du SGS par l'OFT

12.7.1 Examen des documents

L'OFT examine le SGS dans le cadre de la procédure d'approbation du Cersec ou de l'Agsec ou, lors de demandes de renouvellement, en tenant compte des résultats de la surveillance en phase d'exploitation.

L'examen matériel du SGS, qui constitue la base du Cersec et de l'Agsec, a lieu compte tenu des activités et de la complexité de l'entreprise requérante. Les circonstances concrètes sont prises en considération. Ainsi, par exemple, les chemins de fer régionaux à voie métrique effectuant des transports uniformes doivent en règle générale produire une documentation moins volumineuse que les ETF qui circulent sur différentes infrastructures avec divers types de transport. L'OFT examine le SGS en tenant compte des résultats de la surveillance de l'exploitation.

Les exigences définies dans le règlement délégué (UE) 2018/762 (annexes I et II) doivent être considérées comme des critères généraux ; selon l'entreprise, il est aisé de démontrer qu'ils sont remplis.

L'octroi d'un Cersec ou d'un Agsec à une nouvelle ETF ou à un nouveau GI a lieu exclusivement sur la base des documents présentés concernant le SGS au niveau théorique. Au besoin, l'OFT peut effectuer des vérifications sur place. En l'occurrence, il ne vérifiera que le fonctionnement possible du SGS et non sa mise en œuvre concrète.

L'OFT procède à l'examen concret de la mise en œuvre pratique dans le cadre de sa surveillance en phase d'exploitation.

12.7.2 Vérification par l'OFT de la mise en œuvre du SGS au cours de la surveillance en phase d'exploitation

Durant la période de validité d'un Cersec ou d'un Agsec, l'OFT surveille les ETF et les GI en fonction des risques et par sondages. En règle générale, il vérifie également l'état d'exécution du Cersec ou de l'Agsec.

Il s'agit d'examiner dans une période de 5 ans la mise en œuvre de la majorité des exigences auxquelles doit satisfaire le SGS.

Le renouvellement d'un Cersec / Agsec a également lieu sur la base des résultats de la surveillance, des audits et des contrôles d'exploitation menés par l'OFT ainsi que des rapports annuels des entreprises ferroviaires et de la documentation accompagnant la demande de l'ETF ou du GI.

12.8 Rapport annuel des entreprises ferroviaires

Conformément à l'art. 5g OCF, les entreprises ferroviaires sont tenues de présenter chaque année à l'OFT un rapport sur l'année civile écoulée.

Les entreprises qui disposent de plusieurs SGS présentent en règle générale un rapport par SGS. La directive sur les rapports annuels de sécurité est publiée sur le site Internet de l'OFT.

13 Courses au-delà des voies de raccordement

Les courses au sein d'une zone de voies de raccordement ne requièrent ni AAR ni Cersec.

Les courses sur l'infrastructure au-delà du point de raccordement peuvent être effectuées aux conditions suivantes :

13.1 Utilisateur de la voie de raccordement en tant qu'ETF

Courses effectuées par un utilisateur de voie de raccordement à partir de ladite voie jusqu'à une gare et retour, avec ou sans course sur la pleine voie.

Pour circuler sur les voies de gare ou de la pleine voie (sans protection latérale absolue contre les prises en écharpe), il faut

- une AAR (cf. ch. 7)
- un Cersec

La responsabilité liée aux courses incombe à l'utilisateur de la voie de raccordement. Celui-ci établit les prescriptions et certificats nécessaires (y c. prescriptions d'exploitation et attestations).

13.2 Courses d'un utilisateur de voie de raccordement sur des voies de gare avec protection latérale (art. 5d, al. 2, OCF)

Un utilisateur de voie de raccordement peut circuler au-delà du point de raccordement sans certificat de sécurité à condition :

- a. qu'il se soit assuré, sur la base des informations fournies par le gestionnaire d'infrastructure, que le véhicule est compatible avec le tronçon ; et
- b. que le gestionnaire d'infrastructure ait confirmé que le parcours entre la voie de raccordement et la voie de gare utilisée est équipé d'une protection absolue contre les prises en écharpe (par des aiguilles de protection, des dispositifs de déraillement ou un contrôle de la marche des trains agissant en permanence) par rapport aux itinéraires de trains possibles ; la responsabilité liée aux courses incombe à l'utilisateur de la voie de raccordement. Celui-ci établit les prescriptions et certificats nécessaires (y c. prescriptions d'exploitation et attestations).

13.3 Une ETF effectue des courses sur mandat de l'utilisateur des voies de raccordement ou du raccordé

Sur mandat de l'utilisateur des voies de raccordement ou du raccordé, une ETF effectue des courses au-delà du point de raccordement jusqu'à une gare et retour, avec ou sans courses sur la pleine voie.

Cette situation requiert un contrat ad hoc entre le mandant et l'ETF. Cette dernière est tenue de veiller à ce que les bases pertinentes pour ces courses soient contenues dans l'AAR et dans le Cersec / son SGS, en particulier si le personnel et les véhicules du mandant sont utilisés sous la responsabilité de l'ETF.

La responsabilité des courses incombe à l'ETF mandatée. Ce sont les prescriptions de celle-ci (y c. prescriptions d'exploitation et attestations) qui sont déterminantes.

14 Lignes frontières et étrangères en Suisse

Conformément à l'art. 9 OARF, l'OFT peut reconnaître, pour les lignes frontières et si les intérêts le justifient, des licences étrangères même sans accord bilatéral relatif à la reconnaissance réciproque d'AAR. Une disposition analogue concernant la reconnaissance des Agsec et des Cersec se trouve à l'art. 5f OCF.

15 Délais

15.1 Délais de traitement à l'OFT

L'OFT ne peut respecter les délais de traitement que si les dossiers de demande sont complets et qu'ils ne contiennent pas de contradiction. Les délais sont reportés s'il faut exiger des documents ou des précisions ultérieures.

Aperçu des délais de traitement à l'OFT :

Autorisation d'accès au réseau

- Octroi et renouvellement 3 mois

Certificat de sécurité

- Nouveau / renouvellement / mise à jour 4 mois

Agrément de sécurité

- Nouveau / renouvellement / mise à jour 4 mois

15.2 Délais de traitement par les GI en cas d'indications manquantes dans le RINF

Les GI peuvent uniquement respecter les délais de traitement si le dossier de consultation est complet et exempt de contradiction. Les délais sont interrompus s'il faut demander des documents a posteriori ou des précisions.

Délais de traitement par les GI dans le cadre de la consultation des GI sur les transports demandés par l'ETF : 10 jours ouvrables.

16 Emoluments

L'octroi des AAR, des Cersec et des Agsec est soumis à émolument. Les émoluments sont fixés conformément à l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OEmol-OFT)⁶ et se composent d'un émolument de base ainsi que d'un émolument calculé en fonction du temps consacré au traitement des documents de la demande. L'émolument de base inclut les 5 premières heures de travail.

Les autres frais sont facturés au tarif horaire conformément à l'OEmol-OFT.

17 Documents modèles / publication

17.1 Documents modèles

Les documents modèles à utiliser pour les demandes d'AAR, de Cersec et d'Agsec ainsi que d'autres documents pertinents sont publiés sur le site Internet de l'OFT. Il faut obligatoirement utiliser ces documents.

Les documents de demande peuvent être présentés comme suit :

- Demande électronique via le site Internet de l'OFT ;
- par courriel (avec pièces jointes) ;
- envoi de supports de données électroniques (DVD, CD, clé USB) ;
- envoi sous forme papier.

Les demandes doivent être remises aux adresses suivantes :

Par courriel : netz@bav.admin.ch

Adresse postale : Office fédéral des transports OFT
Section Admissions et règles
Mühlestrasse 6
CH-3003 Berne

Pour tout renseignement sur la marche à suivre :

Autorisations d'accès au réseau :

M. Beat von Känel, Tél. +41 58 464 63 38, beat.vonkaenel@bav.admin.ch

Certificats de sécurité, agréments de sécurité et lignes frontières :

Suisse (français, italien)

M. Jérôme Hunziker, Tél. +41 58 465 38 78, jerome.hunziker@bav.admin.ch

Suisse (allemand)

M. Peter Schneiter, Tél. +41 58 465 38 80, peter.schneiter@bav.admin.ch

17.2 Publication

Les actes normatifs en vigueur sont publiés au recueil systématique du droit fédéral :
www.admin.ch/ch/f/rs/rs.html

⁶ RS 742.102

18 Dispositions transitoires intégrant le volet technique du 4^e paquet ferroviaire – 1 décembre 2019

18.1 Cersec / Agsec nouveaux et renouvelés

Les nouveaux octrois et renouvellements demandés après le 15 juin 2019 sont soumis aux nouvelles dispositions.

18.2 Cersec / Agsec actuels

Les AAR, Cersec (Parties A et B) et Agsec actuels conservent leur validité. Cette disposition s'applique également aux itinéraires qui y sont indiqués.

Les extensions Cersec Partie B et Cersec Partie B Infra ne sont plus possibles après le 15 juin 2019. Pour les extensions de véhicules, procéder selon le ch. 8.4 Compatibilité du véhicule avec les tronçons à parcourir. Pour les autres extensions, la nouvelle procédure s'applique à compter du 16 juin 2019.

18.3 Tronçons frontière

Dans la mesure du possible, la procédure devrait correspondre aux nouvelles exigences. Dans des cas particuliers et en accord avec les autorités nationales de surveillance, il devrait être possible d'adopter une approche simple en matière de reconnaissance mutuelle. À cet effet, il est judicieux de contacter l'OFT à un stade précoce.

18.4 Cersec valables dans plusieurs pays

Le Cersec pour plusieurs pays à demander à l'ERA ne peut être demandé en Suisse que si au moins un des pays concernés a mis en œuvre le volet technique du 4^e paquet ferroviaire (I et F à partir du 16.6.2019 / D et A à partir du 1.7.2020).