

Obligations liées à des services d'ETF

Table des matières

1.	Introduction.....	3
1.1.	Champ d'application et objet.....	3
1.2.	Transfert des obligations par l'entreprise à des tiers	3
1.3.	Écarts	3
1.4.	Termes et abréviations.....	3
2.	Responsabilité de l'entreprise et de l'ETF	5
3.	Sélection et exclusion d'une ETF	6
3.1.	Attribution d'un mandat à l'ETF par l'entreprise.....	6
3.2.	Documentation de l'ETF sélectionnée.....	6
3.3.	Conditions à remplir pour la fourniture de services d'ETF	7
3.4.	Exclusion en tant que prestataire de services d'ETF	7
4.	Prescriptions supplémentaires en cas de validation préalable.....	7
4.1.	Obligations pour l'entreprise et l'ETF	7
4.2.	Exigences posées aux documents de validation de l'ETF	8
5.	Communication entre CFF SA, l'entreprise et l'ETF.....	8
6.	Directives pour le trafic ferroviaire	9
7.	Véhicules	9
8.	Personnel	10
9.	Commande de sillons	10
10.	Gestion d'écarts par rapport au déroulement normal	11
11.	Contrôles.....	11
11.1.	Responsabilité lors de l'exécution de contrôles.....	11
11.2.	Contrôles par le service mandant de CFF SA	11
11.3.	Contrôles par le service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure	12
12.	Audit	12
13.	Irrégularités et presquevénements.....	12
13.1.	Processus et points de contact	12
13.2.	Traitement d'irrégularités et de presquevénements.....	13
14.	Obligations générales pour l'ETF mandatée.....	13
14.1.	Entretien sécurité avec l'ETF	13
14.2.	Système de gestion de la sécurité	13
14.3.	Objectifs de sécurité	14
14.4.	Rapport de sécurité.....	14

Liste des modifications

Version	Chiffre	Modification
Information préalable	6	Les réglementations K206.2 et I-50197 ont été supprimés.
	11.4	Le chiffre 11.4 «Contrôles par la Police des transports CFF» contenu dans la version «Information préalable 28.01.2025» a été supprimé.
1-0		Première édition.

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application et objet

Les « Obligations liées à des services d'ETF » s'appliquent lorsque des services de l'entreprise de transport ferroviaire (ETF) font l'objet d'un mandat dans le cadre d'un contrat d'ouvrage ou de services, sous la forme d'une prestation principale ou secondaire.

L'annexe « Obligations liées à des services d'ETF » règle les obligations à respecter par l'entreprise ou ses tiers mandatés (ETF, sous-traitants, fournisseurs et les tiers auxquels ils font appel) lors de la fourniture de services en qualité d'ETF.

Il convient de respecter la dernière version publiée du document « Obligations liées à des services d'ETF », consultable à l'adresse suivante : <https://company.sbb.ch/fr/les-cff-comme-partenaire-commercial/fournisseurs/prescriptions-et-cg/cg.html>.

Les obligations en matière de sécurité au travail, de sécurité lors de travaux sur et aux abords des voies (sécurité des chantiers) et dans le domaine des installations de courant de traction sont définies dans un contrat séparé et ne font pas l'objet des « Obligations liées à des services d'ETF ».

1.2. Transfert des obligations par l'entreprise à des tiers

L'entreprise s'engage à transférer également les « Obligations liées à des services d'ETF » dans leur version en vigueur aux tiers en aval de la chaîne de missionnement (ETF, sous-traitants et fournisseurs, ainsi que les tiers auxquels ils font appel), ou à leur imposer ces obligations.

1.3. Écarts

Les écarts par rapport aux « Obligations liées à des services d'ETF » figurant dans les différents éléments du contrat sont valables dès lors qu'ils sont clairement désignés comme tels. Tout écart ultérieur nécessite un accord écrit entre l'entreprise, l'ETF et le service mandant de CFF SA.

Si l'entreprise n'est pas en mesure d'exécuter son mandat aux termes du contrat dans le respect des « Obligations liées à des services d'ETF » en vigueur, elle est tenue d'en informer immédiatement et par écrit le service mandant de CFF SA. L'entreprise supporte tous les désagréments contractuels.

1.4. Termes et abréviations

Les termes ci-après sont utilisés dans le présent document.

Chantier	Abords des voies ou emplacement attenant où les travaux sont effectués.
Course	Terme général pour les trains et les mouvements de manœuvre.
Course non autorisée	Course qui n'est effectuée ni dans le cadre d'un certificat de sécurité ni dans le cadre d'un agrément de sécurité.

Entreprise de transport ferroviaire	Opérateur du trafic sur sa propre infrastructure ou sur une infrastructure étrangère, et qui assume ce faisant la responsabilité d'une exploitation en toute sécurité et le contrôle des risques associés à ces activités.
Entreprise partenaire de l'ETF	Entreprise dont les véhicules et/ou le personnel sont engagés sous la responsabilité de l'ETF.
Irrégularité	Écart par rapport à l'exploitation normale, tel que cas de signal, déraillement, collision, dérangement de véhicule moteur, accident.
Machiniste OCVM 10	Personne disposant d'une autorisation selon OCVM 10a/OCVM 10b/OCVM 10c conformément à l' « ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer ».
Personnel	Personnes engagées de façon opérationnelle pour la préparation et la réalisation de courses (p. ex. mécaniciens, machinistes selon l'OCVM 10, préparateurs de train, employés de manœuvre, chefs de manœuvre et pilotes).
Service de contact Sécurité des CFF Infrastructure	Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA Infrastructure Sécurité, qualité, environnement sicherheit.infrastruktur@sbb.ch
Service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure	Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA Infrastructure Sécurité, qualité, environnement Surveillance Contrôle de l'accès au réseau CFF Infrastructure : xbf064@sbb.ch Contrôle interne Infrastructure : iki@sbb.ch
Validation générale	Système dans lequel une validation par l'ETF avant le début de l'utilisation n'est pas exigée par celle-ci. Dans ce système, la responsabilité de toutes les courses liées à l'exécution du mandat incombe à l'ETF.
Validation préalable	Système dans lequel l'ETF requiert que les véhicules et/ou le personnel soient validés par ses soins avant le début de l'engagement. Ce système de validation préalable est soumis à des obligations supplémentaires pour l'entreprise et l'ETF (voir chiffre 4).
Véhicules	Le terme « véhicule » englobe les véhicules ferroviaires, qu'il s'agisse de véhicules automoteurs, tels que Tm 234, ou de véhicules non automoteurs, tels que wagon plat. Ce terme englobe les véhicules sur rails conçus pour être utilisés avec des systèmes de signalisation et de commande ainsi que les véhicules particuliers comme des véhicules/machines rail-route, des machines et annexes dérailables.

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent document:

DET	Disposition d'exploitation travaux
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FzMK	Combinaison véhicule/machine
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
OCVM	Ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer
OFT	Office fédéral des transports
QSV	Accord d'assurance qualité
SGS	Système de gestion de la sécurité

2. RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE ET DE L'ETF

L'entreprise répond de l'exécution du mandat conformément au contrat d'ouvrage ou de services.

En cas d'infraction aux « Obligations liées à des services d'ETF » par l'entreprise ou ses auxiliaires (ETF, tiers), l'entreprise est responsable des dommages causés aux CFF (p. ex. dommages à l'infrastructure, retards dans le projet, interruptions de l'exploitation ou demandes de dommages-intérêts de tiers à l'encontre de CFF SA), à moins que l'entreprise ne prouve qu'elle ou ses auxiliaires n'ont commis aucune faute.

L'entreprise répond notamment de la possibilité d'affecter clairement chaque course en rapport avec l'exécution du mandat à une ETF. L'entreprise fait appel à une ou plusieurs ETF.

Si l'entreprise ou son prestataire de services effectue une ou plusieurs courses non autorisées en violation des dispositions du contrat, l'entreprise est seule responsable et passible de sanctions.

La responsabilité de la sécurité du trafic ferroviaire et du contrôle des risques y afférents incombe à l'ETF mandatée. Conformément à la [directive de l'OFT sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité](#), cette disposition s'applique également lorsque les véhicules et/ou le personnel ne sont pas fournis par l'ETF.

Dans de telles situations, l'ETF peut exiger que les véhicules et/ou le personnel soient validés au préalable par ses soins. Ce système dit de validation préalable est soumis à des obligations supplémentaires pour l'entreprise et l'ETF (voir chiffre 4).

L'ETF peut également convenir avec l'entreprise d'appliquer le système de la validation générale : une validation préalable n'est alors pas nécessaire et la responsabilité de toutes les courses en rapport avec l'exécution du mandat incombe à l'ETF.

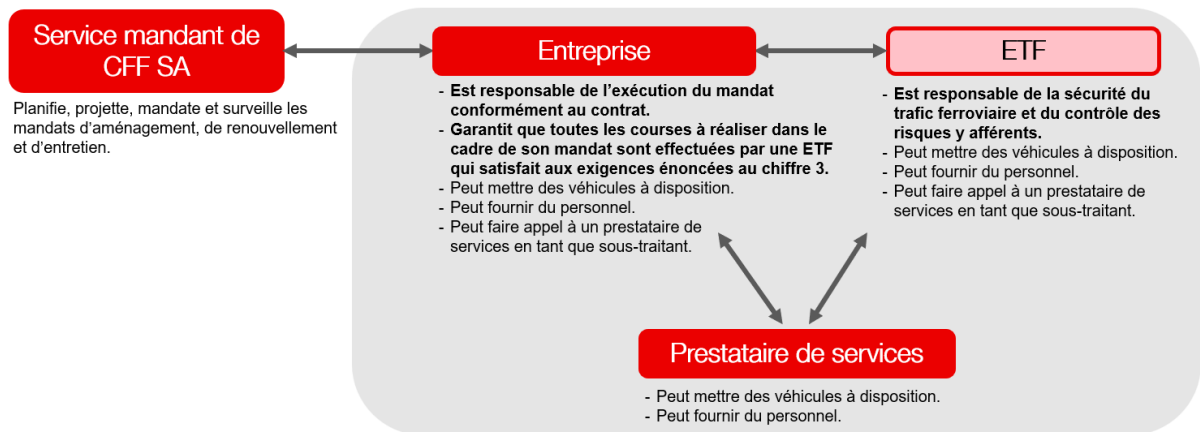


Illustration 1: responsabilités en matière de sécurité et de conformité des courses dans le cadre de projets de construction et d'entretien

3. SÉLECTION ET EXCLUSION D'UNE ETF

3.1. Attribution d'un mandat à l'ETF par l'entreprise

L'entreprise est tenue de mandater une ETF qui remplit les conditions du chiffre 3.3. Si l'entreprise remplit les conditions, elle peut aussi assumer elle-même le rôle de l'ETF.

Il incombe à l'entreprise d'engager directement l'ETF par contrat. Si l'ETF mandatée par l'entreprise ne satisfait plus aux conditions, l'entreprise doit la remplacer immédiatement.

3.2. Documentation de l'ETF sélectionnée

L'entreprise indique l'ETF ou les ETF mandatée(s) au moyen du formulaire « justificatif Entreprise de transport ferroviaire » (ci-après : « justificatif ETF »).

Le « justificatif ETF » précise également le type de système de validation utilisé (validation préalable ou générale, cf. chiffre 2).

En l'absence d'autres instructions, l'entreprise est tenue de présenter de son propre chef le « justificatif ETF » au service mandant de CFF SA au plus tard deux semaines avant l'exécution de la prestation.

Le « justificatif ETF » doit être mis à jour spontanément et sans tarder en cas de changement d'ETF.

Le « justificatif ETF » est consultable à l'adresse suivante :

<https://company.sbb.ch/fr/les-cff-comme-partenaire-commercial/fournisseurs/prescriptions-et-cg/cg.html>.

3.3. Conditions à remplir pour la fourniture de services d'ETF

Les conditions minimales et cumulatives pour qu'une ETF puisse fournir des services à CFF SA sont les suivantes :

- l'ETF dispose d'un certificat de sécurité de l'OFT en cours de validité ou d'un Single Safety Certificate en cours de validité ;
- l'ETF dispose d'une convention sur l'accès au réseau en cours de validité avec CFF SA (www.onestopshop.ch) ;
- l'ETF accepte les « Obligations liées à des services d'ETF » en vigueur ; et
- CFF SA n'a pas exclu l'ETF en tant que prestataire de services (chiffre 3.4).

3.4. Exclusion en tant que prestataire de services d'ETF

CFF SA se réserve le droit d'exclure certaines ETF conformément à l'art. 44 al. h LMP.

4. PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES EN CAS DE VALIDATION PRÉALABLE

4.1. Obligations pour l'entreprise et l'ETF

Conformément au chiffre 2, l'ETF peut soumettre la prise en charge de la responsabilité de la sécurité de l'exploitation ferroviaire à la condition que les véhicules et/ou le personnel soient validés par ses soins avant le début de l'engagement (validation préalable).

Les obligations supplémentaires valables en pareil cas sont les suivantes :

- l'entreprise est tenue de garantir le recours exclusif à des véhicules et du personnel de manœuvre validés par l'ETF avant le début de l'intervention. Cette mesure s'applique aussi aux éventuelles combinaisons véhicule/machine (FzMK) et/ou adaptations effectuées sur des véhicules autorisés ;
- l'ETF est tenue de documenter la validation selon le chiffre 4.2 et de la mettre à disposition dans une archive électronique accessible en ligne ;
- l'entreprise est tenue de garantir qu'au moins une personne présente sur le chantier peut accéder à cette archive électronique et
- sur demande du service mandant de CFF SA ou de toute instance de contrôle, l'ETF donne accès à l'archive électronique contenant les documents de validation spécifiques au chantier.

4.2. Exigences posées aux documents de validation de l'ETF

Les documents de validation spécifiques au chantier sont diffusés dans la langue nationale de la zone d'intervention (conformément à la réglementation I-30111, chiffre 3.1) et comportent au minimum les informations suivantes :

- date et heure de la validation, numéro de version ;
- numéro et titre du projet de CFF SA ;
- entreprise ;
- données locales du chantier ;
- période de validation ;
- informations sur le personnel validé (nom, qualification, numéro de téléphone) ;
- indications sur les véhicules validés (si une désignation du type, p. ex. « Ks », est indiquée à la place d'un numéro de véhicule, p. ex. « 21 85 3300 906-2 », la validation vaut pour tous les véhicules du type mentionné) ; et
- informations sur l'ETF, y compris le numéro de téléphone du centre de régulation.

5. COMMUNICATION ENTRE CFF SA, L'ENTREPRISE ET L'ETF

CFF SA, l'entreprise et l'ETF s'engagent à pratiquer une communication ouverte, transparente et de bonne foi dans le cadre de la prestation de services.

En principe, l'entreprise agit comme interlocuteur tant pour le service mandant de CFF SA que pour l'ETF. L'entreprise doit :

- informer l'ETF en temps voulu de toutes les conditions générales importantes, des instructions et des informations transmises par le service mandant de CFF SA, p. ex. voies de garage réservées, zones d'enraillement et de déraillement prescrites, « dispositions d'exploitation travaux » (DET) actuelles ; et
- sur demande, mettre à disposition du service mandant de CFF SA tous les justificatifs pertinents en matière de sécurité (voir aussi le chiffre 11.2).

En particulier dans les cas suivants, le service responsable de CFF SA et l'ETF communiquent directement :

- communication générale sans rapport direct avec le mandat ;
- contrôles systématiques de l'exactitude des informations saisies par l'ETF responsable dans les dispositifs de sécurité ;
- communication au sujet d'événements et de contrôles de sécurité. L'ETF veille à ce que l'entreprise soit informée ;
- demandes d'accès aux documents de validation en cas d'utilisation du système de « validation préalable » (chiffre 4).

Le service mandant de CFF SA peut également exiger de l'entreprise qu'un représentant de l'ETF participe aux séances de projet.

6. DIRECTIVES POUR LE TRAFIC FERROVIAIRE

Les directives en matière de trafic ferroviaire s'appliquent, p. ex. :

- les dispositions légales,
- les dispositions de CFF SA, p. ex. la convention sur l'accès au réseau et les prescriptions déterminantes pour l'accès au réseau (www.onestopshop.ch),
- les dispositions figurant dans les autorisations d'exploiter de l'OFT, les fiches de type, les permis de travail CFF et les manuels d'utilisation des véhicules, et
- les prescriptions d'exploitation et autres directives de l'ETF (p. ex. concept d'urgence).

D'autres réglementations, telles que R RTE 20100, K 230.0, I-10007, I-50095, I-50146, I-50169, I-50210, s'appliquent en outre aux mouvements de manœuvre dans la zone de chantier. En cas d'utilisation de véhicules hybrides, il convient en particulier de tenir compte de la réglementation I-50210, chiffre 7.8.2.4. Les réglementations peuvent être consultées à l'adresse suivante www.rte.utp.ch ou <https://vorgaben.sbb.ch/>.

C'est toujours la dernière version du jour du document qui s'applique.

7. VÉHICULES

L'entreprise est tenue de s'assurer qu'il y a suffisamment de véhicules adaptés disponibles au bon endroit et en temps voulu pour pouvoir exécuter le mandat conformément au contrat.

Sauf disposition contraire dans les autres éléments du contrat, l'entreprise peut choisir, conjointement avec l'ETF, les véhicules qui seront engagés.

Notamment en cas de changement essentiel des véhicules et en cas de FzMK, l'entreprise est tenue de clarifier définitivement toute incertitude avec l'OFT (autorisation d'exploitation), avec la SUVA ou avec l'unité d'affaires Accès technique au réseau de CFF SA (<http://www.onestopshop.ch>, info.tnz@sbb.ch; permis de travail CFF) avant le début de l'intervention. À la demande du service mandant de CFF SA, l'entreprise communique par écrit le résultat de ces clarifications.

L'ETF s'assure

- que les véhicules présentent la sécurité de fonctionnement requise et les directives figurant au chiffre 6 sont respectées ;
- que les véhicules sont compatibles avec les voies à emprunter (profil d'espace libre, charge maximale, géométrie de la voie, entraxes etc.) et que les éventuelles incertitudes liées à des voies interdites sont clarifiées avec le service mandant de CFF SA ;
- que pour les véhicules avec permis de travail des CFF et en cas de FzMK, au moins une copie des documents suivants est disponible à bord :
 - autorisation d'exploiter de l'OFT
 - permis de travail des CFF et
 - manuel d'utilisation du véhicule/de la machine ;
- que les éventuels documents électroniques sont accessibles au personnel responsable aux fins de contrôles ; et

- qu'en cas de FzMK, la confirmation de l'OFT attestant que celle-ci n'a pas subi de modification essentielle est conservée sous forme de copie dans la FzMK afin d'éviter toute interruption inutile du travail liée à des contrôles.

8. PERSONNEL

L'entreprise est tenue de s'assurer qu'il y a toujours suffisamment de personnel disposant des qualifications prescrites au bon endroit et en temps voulu, afin de permettre l'exécution du mandat conformément au contrat.

Sauf disposition contraire de CFF SA et l'entreprise dans les autres éléments du contrat, l'entreprise peut choisir, conjointement avec l'ETF mandatée, le personnel appelé à intervenir.

Il incombe à l'ETF de s'assurer que le personnel engagé satisfait en permanence aux exigences définies au chiffre 6, notamment en termes de qualification professionnelle, de conditions médicales, de connaissance des véhicules, de connaissance des lignes, de connaissance des gares, de formation au European Train Control System (ETCS) Level 2, ainsi que de formation aux grues.

L'entreprise s'assure que le personnel

- est informé au sujet de l'ETF pour laquelle il intervient ;
- participe au briefing du chef de la sécurité et clarifie toute incertitude éventuelle (concernant p. ex. l'organisation de la sécurité, les mesures de sécurité, l'autorisation générale selon I-30111) ; et
- utilise uniquement les zones d'enraillement et de déraillement et les voies de garage convenues avec le service mandant de CFF SA. Le service mandant de CFF SA tranche en cas de doute.

L'ETF s'assure que le personnel

- conserve avec soi les documents originaux correspondants (p. ex. autorisation OCVM 10, permis de l'OFT et attestation de l'ETF relative au permis OFT). Il peut s'agir de documents numériques si le système est homologué par l'OFT ; et
- sur les chantiers, porte en outre sur soi un justificatif imprimé ou numérique attestant de ses connaissances des lignes et des gares (à l'exception des machinistes OCVM 10).

9. COMMANDE DE SILLONS

La commande de sillons par l'entreprise, son ETF et/ou d'autres sous-traitants s'effectue exclusivement en indiquant le code débiteur et la responsabilité en matière de SGS (SGS ETF) de l'ETF.

L'utilisation abusive des données de CFF SA lors de la commande de sillons représente une infraction aux prescriptions de sécurité et sera sanctionnée en conséquence.

10. GESTION D'ÉCARTS PAR RAPPORT AU DÉROULEMENT NORMAL

Si des processus d'exploitation différents du déroulement normal sont prévus, l'entreprise est tenue de demander au préalable l'autorisation écrite du service mandant de CFF SA.

Exemples d'écarts dans le déroulement :

- Situation 1 : le véhicule rail-route avec machinistes OCVM 10 doit circuler depuis le lieu d'enraillement sur la voie interdite.
Déroulement normal : mouvement de manœuvre avec un pilote disposant de la qualification correspondante.
Déroulement différent : renonciation au chef de manœuvre. le lieu d'enraillement et l'itinéraire d'accès sont interdits, év. avec une « autorisation générale » selon la réglementation I-30111, chapitre 4.5, chiffre 1 « Franchissement des aiguilles ».
- Situation 2 : des wagon plats doivent être transportés de la voie de garage au chantier.
Déroulement normal : mouvements de manœuvre avec traction sur rails (p. ex. Tm 234).
Déroulement différent : un véhicule particulier est utilisé pour la traction.

11. CONTRÔLES

11.1. Responsabilité lors de l'exécution de contrôles

CFF SA est habilitée à effectuer les contrôles visés aux chiffres ci-après.

La réalisation de contrôles par CFF SA n'exonère ni l'entreprise ni l'ETF de leurs responsabilités. CFF SA décline en particulier toute responsabilité en cas de manquements à la sécurité ou aux règles, qu'ils aient ou non été identifiés (en temps voulu ou non).

En cas de constatation de courses non autorisées voire de manquements à la sécurité ou aux règles, CFF SA peut ordonner l'interruption des courses et exiger la prise de mesures appropriées par le biais du centre de régulation de l'ETF. L'entreprise supporte tous les désagréments contractuels et juridiques.

11.2. Contrôles par le service mandant de CFF SA

Le service mandant de CFF SA peut procéder à un contrôle avant le début de l'intervention. Sur demande, l'entreprise est tenue de fournir au service mandant de CFF SA tous les justificatifs déterminants pour la sécurité comme :

- justificatifs dans le cadre de la validation préalable (cf. chiffre 4) ;
- justificatifs liés aux véhicules (p. ex. autorisation d'exploiter de l'OFT, permis de travail CFF) ;
- justificatifs liés au personnel (p. ex. permis de l'OFT, attestation de l'ETF relative au permis OFT, justificatif OCVM 10, preuve de connaissance des lignes et des gares).

En outre, le service mandant de CFF SA peut à tout moment et sans préavis effectuer des contrôles sur le chantier et, p. ex., contrôler ou exiger les justificatifs importants pour la sécurité.

Le service mandant de CFF SA partage les résultats des contrôles avec l'entreprise. L'entreprise est tenue d'informer l'ETF en cas d'écart. L'ETF veille à s'assurer que les observations sont réceptionnées et analysées, et que des mesures de correction ou d'amélioration sont mises en œuvre le cas échéant (également auprès des entreprises partenaires de l'ETF). En cas d'écart, le service mandant de CFF SA peut demander à l'entreprise une prise de position écrite de l'ETF.

11.3. Contrôles par le service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure

Le service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure peut procéder à tout moment et sans préavis à des contrôles de l'accès au réseau, des contrôles de chantiers et des contrôles de sécurité conformément à I-50143.

Le service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure partage les résultats des contrôles (y compris de sécurité) avec l'organe de sécurité de l'ETF. Cette dernière s'assure que les constats entrant dans son domaine de responsabilité sont réceptionnés et analysés, et que des mesures de correction ou d'amélioration sont mis en œuvre le cas échéant (également auprès des entreprises partenaires de l'ETF).

12. AUDIT

En cas de contradiction entre les directives énoncées dans le présent chiffre relatif à l'audit et les directives d'un accord d'assurance qualité (QSV) en vigueur, la QSV prévaut.

CFF SA a le droit de vérifier le respect des « Obligations liées à des services d'ETF » en vigueur auprès de l'entreprise, de son ETF et d'éventuels autres prestataires, dans le cadre d'un audit.

L'audit peut être organisé par CFF SA ou confié à une entreprise indépendante. L'organe auditeur obtient un droit d'accès illimité au système de gestion de la sécurité (SGS), y compris ses processus et déroulements, et à tous les dossiers liés à la sécurité.

Si l'audit n'est pas réalisé par CFF SA à la demande de l'entreprise ou de l'ETF, CFF SA reçoit uniquement une information relative au respect des « Obligations liées à des services d'ETF » en vigueur. En cas de constat d'une infraction, CFF SA a toutefois un droit de regard complet sur les informations pertinentes de l'infraction.

CFF SA annonce l'audit par écrit, sauf si elle juge qu'il existe un danger immédiat.

La réalisation d'audits par CFF SA n'exonère ni l'entreprise, ni l'ETF de leurs responsabilités. CFF SA décline en particulier toute responsabilité en cas de manquements à la sécurité ou aux règles non identifiés en temps voulu.

13. IRRÉGULARITÉS ET PRESQU'ÉVÉNEMENTS

13.1. Processus et points de contact

L'ETF définit les processus et les points de contact en cas d'irrégularité dans la zone de chantier et s'assure que le personnel les connaît.

L'ETF veille à ce que son centre de régulation soit en permanence joignable pendant les heures d'intervention du personnel, dans la langue officielle locale du lieu d'intervention.

13.2. Traitement d'irrégularités et de presquevénements

CFF SA, l'entreprise et l'ETF sont tenues de s'informer immédiatement de toute irrégularité et de tout presquevénement survenus lors de circulations de trains et mouvements de manœuvres dans le cadre de l'exécution du contrat.

Conformément à la [directive sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité](#), l'ETF est elle-même responsable de l'analyse de ses irrégularités et presquevénements.

En cas d'irrégularité en lien avec des mouvements de manœuvre concernant directement CFF SA en qualité de mandant, les obligations suivantes s'appliquent :

- l'ETF s'assure que les auditions nécessaires de collaborateurs sont réalisées dans un délai de dix jours de travail après l'irrégularité ;
- si CFF SA décide de mettre en place un team d'analyse, tant l'entreprise que l'ETF sont tenues, sur demande correspondante, de participer activement à ce team ; et
- si CFF SA décide de ne pas recourir à un team d'analyse, l'ETF analyse l'événement et, sur demande, fournit les résultats à CFF SA.

À la demande de CFF SA, l'ETF doit en outre :

- utiliser le modèle CFF pour le questionnaire et/ou le rapport d'analyse, et
- fournir des copies des justificatifs déterminants pour la sécurité (p. ex. attestation de l'ETF relative au permis OFT, justificatif OCVM 10, justificatif de connaissance des lignes et des gares).

14. OBLIGATIONS GÉNÉRALES POUR L'ETF MANDATÉE

Le présent chiffre regroupe les obligations générales des ETF qui fournissent des services pour CFF SA dans le cadre de mandats de construction nouvelle, de transformation et/ou d'entretien.

En cas de contradiction entre le présent chiffre et un QSV en vigueur, le QSV prévaut.

14.1. Entretien sécurité avec l'ETF

À la demande du service de contrôle Surveillance de CFF Infrastructure, l'ETF participe à des entretiens sécurité. Ces entretiens portent en particulier sur l'amélioration continue de la prestation de sécurité de l'ETF sur des chantiers de CFF SA. La demande peut également émaner de l'ETF et sera adressée à xbf064@sbb.ch.

14.2. Système de gestion de la sécurité

L'ETF exploite un système de gestion de la sécurité (SGS) adapté à ses tâches et prenant en compte son organisation avec des entreprises partenaires.

Sur demande, l'ETF divulgue son SGS. CFF SA divulgue également son SGS dès lors que c'est nécessaire pour assurer la fourniture des prestations de l'ETF.

Dans le cadre de son SGS, l'ETF réalise, preuve à l'appui, des audits et des contrôles (p. ex. contrôles de chantier, contrôles de sécurité, courses d'accompagnement), y compris auprès de ses entreprises partenaires.

14.3. Objectifs de sécurité

Le service de contact Sécurité de CFF Infrastructure peut définir sur une base annuelle des objectifs de sécurité pour l'ETF. L'ETF surveille la réalisation de ses objectifs de sécurité à un rythme au moins semestriel et met en œuvre des mesures de correction et/ou d'amélioration si nécessaire. En cas d'écarts, l'ETF informe spontanément le service de contact Sécurité de CFF Infrastructure.

14.4. Rapport de sécurité

L'ETF établit un rapport de sécurité annuel comportant au moins les informations suivantes :

- statistiques sur les irrégularités et les presque-événements dans le domaine des chantiers de CFF SA, y compris une analyse des causes ;
- vue d'ensemble des audits et contrôles effectués, y compris une analyse des résultats (chiffre 14.2) ;
- contrôle des éventuels objectifs de sécurité définis (chiffre 14.3): évaluation de la réalisation des objectifs de sécurité fixés et analyse des écarts ou des objectifs non atteints ;
- mesures de correction ou d'amélioration engagées ou prévues pour accroître la sécurité, et
- plans d'avenir et développements : vue d'ensemble des changements ou évolutions prévus l'année suivante dans le domaine de la gestion de la sécurité.

L'ETF fournit le rapport de sécurité au service de contact Sécurité de CFF Infrastructure au plus tard le 31 mai de l'année suivante.