Service public fédéral Mobilité et Transports
Direction Générale du Transport Terrestre
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
www.mobilit.fgov.be

Lay out: de facto image building

FSC www.fsc.org
MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C008551

# Rapport annuel 2010

## de l'Autorité de Sécurité belge

Service public fédéral
Mobilité et Transports

.be

2819
5

# Table des matières


**A/ Préface** 4

1. Champ d'application du rapport 4
2. Résumé 5

**B/ Introduction** 6

1. Introduction au rapport 6
2. Informations sur l'infrastructure ferroviaire (Annexe A) 6
3. Synthèse - Analyse générale des tendances 7

**C/ Organisation** 8

1. Présentation de l'organisation 8
2. Organigramme (Annexe B) 10

**D/ Évolution de la sécurité ferroviaire** 11

1. Initiatives visant à améliorer les performances en matière de sécurité 11
2. Données détaillées de l'analyse des tendances 12
3. Résultats des recommandations en matière de sécurité 13

**E/ Modifications importantes de la législation et de la réglementation** 14

**F/ Évolution de la certification et des agréments de sécurité** 16

1. Législation nationale : dates de début et de validité 17
2. Données numériques (Annexe E) 17
3. Aspects procéduraux 18

**G/ Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure** 22

**H/ Rapport sur l'application des MSC à l'analyse et d'évaluation des risques** 24

**I/ Conclusions de l'Autorité de sécurité - Priorités** 25

**J/ Sources d'information** 26

**K/ Annexes** 27

# A/ Préface

## 1/ Champ d'application du rapport

Ce rapport décrit les activités de l'Autorité de Sécurité belge en 2010. Il a été rédigé par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Le SSICF fait partie de la Direction générale Transport terrestre, qui relève à son tour du Service public fédéral Mobilité et Transports. L'arrêté royal du 16 janvier 2007 a désigné le SSICF en tant qu'Autorité de Sécurité. Le SSICF s'est ainsi vu attribuer les missions stipulées à l'article 16 de la directive concernant la sécurité ferroviaire 2004/49/CE, à savoir la supervision de la sécurité des chemins de fer communautaires, ainsi que la certification et le contrôle des entités en charge de la maintenance. En vertu de la directive 2007/59/CE, le SSICF assure toutes les tâches relatives à la certification des conducteurs de trains utilisant le réseau ferroviaire de la Communauté.

Le présent rapport satisfait à l'article 18 de la directive européenne concernant la sécurité ferroviaire. Il est basé sur le guide établi par l'Agence ferroviaire européenne et inclut tous les points de l'article 18 de la directive européenne concernant la sécurité ferroviaire.

# 2/ Résumé

Ce rapport annuel dresse le bilan des activités menées par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer en sa qualité d'Autorité de Sécurité. Il donne des informations sur l'évolution des indicateurs de sécurité, le développement du réseau ferroviaire national et les opérateurs ferroviaires actifs sur le réseau de chemins de fer belge. Ce rapport porte sur l'année 2010. Le grave accident ferroviaire du 15 février 2010 à Buizingen, qui a coûté la vie à 19 personnes, a exercé une incidence exceptionnelle sur les indicateurs du nombre de morts et de personnes grièvement blessées. Le rapport final de l'Organe d'enquête n'a pas encore été publié, raison pour laquelle notre rapport n'inclut pas de commentaires sur les recommandations de cette entité.
Les rapports annuels de 2006 à 2009 ont décrit l'évolution du niveau de sécurité sur la base d'indicateurs de sécurité nationaux historiques. Ces informations avaient été rassemblées par la SNCB-Holding, qui dispose de toutes les données historiques de l'ancienne SNCB. Les données du présent rapport annuel sont fondées sur les indicateurs communs (directive 2009/149/CE). Toutes les données afférentes à des accidents et incidents sont désormais collectées et mises à disposition par l'Organe d'enquête.
Le dramatique accident de Buizingen et le passage des indicateurs nationaux historiques vers des indicateurs communs ont considérablement influencé l'évolution de certains indicateurs de sécurité. Il est donc difficile de dégager des tendances pour ces indicateurs. Le nombre de signaux franchis en situation de danger (SPAD - Signals Passed at Danger) est toutefois resté problématique en 2010.
Contrairement aux années précédentes, le nombre de kilomètres de voies ferrées équipées d'une protection automatique des trains (PAT) n'a pas augmenté. Les préparatifs se poursuivent pour l'installation du système européen de contrôle des marches des trains (ETCS), en combinaison avec les signaux latéraux existants sur le réseau ferroviaire classique. Sur l'axe marchandises Anvers - Luxembourg - Bâle, l'installation du système européen demeure prévue conformément à la décision 2009/561/CE.

En 2010, le SSICF a délivré 2 certificats de sécurité partie A et 9 certificats de sécurité partie B sur la base du deuxième paquet ferroviaire. Fin 2010, tous les opérateurs ferroviaires actifs sur le réseau de chemins de fer belge disposaient d'un certificat de sécurité conforme à la directive 2004/49/CE.

Le gestionnaire de l'infrastructure (GI) a accéléré l'installation du système TBL1+. L'Autorité de Sécurité a approuvé la proposition d'installation sur les trains, et l'Agence ferroviaire européenne a attribué un numéro NID_STM au TBL1+. L'opérateur historique a entamé l'installation du système TBL1+ sur les trains. Fin 2010, 1.635 signaux (contre 631 en 2009) et 25 % du matériel voyageurs national étaient équipés ce système TBL1+.

Le Registre National des Véhicules (RNV), tel que stipulé dans la décision 2007/756/CE, est désormais pleinement opérationnel. Depuis début mars 2010, tous les véhicules autorisés pour le trafic national et international sont inscrits dans le registre tenu à jour par l'Autorité de Sécurité.

Les effectifs restreints de l'Autorité de Sécurité n'ont pas permis d'augmenter significativement le nombre d'audits et d'inspections en 2010. L'arrivée d'un seul collaborateur supplémentaire en 2010 n'a pas permis de multiplier les contrôles concernant le respect des prescriptions nationales en matière de sécurité.

# B/ Introduction

## 1/ Introduction au rapport

Le SSICF assume son rôle d'Autorité de Sécurité depuis le 2 février 2007. 2010 a donc été sa troisième année complète d'activité en tant qu'ANS. Le présent rapport donne des informations sur toutes les activités spécifiées dans la directive concernant la sécurité. Au 31 décembre 2010, les 11 entreprises ferroviaires actives en Belgique disposaient toutes d'un certificat de sécurité délivré en vertu de la directive concernant la sécurité ferroviaire (2004/49/CE).

Les indicateurs de sécurité pour 2010 sont fondés sur les données de l'Organe d'enquête. Les incidents et accidents ont été analysés et - dans la mesure du possible - comparés avec les données des rapports du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. À compter du présent rapport, ces indicateurs de sécurité seront calculés d'après les définitions de la directive 2009/149/CE (modification de la directive concernant la sécurité pour la fixation des indicateurs de sécurité communs).

Le grave accident survenu le 15 février 2010 à Buizingen a, en effet, eu un impact considérable sur plusieurs de ces indicateurs. Il n'est donc pas possible de dégager des tendances représentatives pour certaines données.

Le SSICF fournira une copie du présent rapport à l'Agence ferroviaire européenne. Ce rapport est disponible en français, en néerlandais et en anglais, et peut être consulté sur le site Web du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le SSICF réalisera, par ailleurs, une version imprimée destinée à être diffusée auprès des intéressés.

## 2/ Informations sur l'infrastructure ferroviaire (Annexe A)

### Plan du réseau

Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure belge, a fourni le plan joint en annexe. Les données relatives à l'infrastructure ferroviaire et au nombre de kilomètres-train proviennent également d'Infrabel.

Remarque : les lignes à double voies ont été comptabilisées deux fois pour la détermination du nombre de kilomètres de voies.

### Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure

Les données relatives aux certificats et agréments délivrés conformément au deuxième paquet ferroviaire relèvent d'informations internes.

# 3/ Synthèse
# Analyse générale des tendances

**(tendances concernant l'évolution de la sécurité ferroviaire, les certificats, etc.)**

Le niveau de sécurité des chemins de fer belges a défrayé la chronique de 2010 suite au dramatique accident de Buizingen. Les rapports précédents avaient déjà souligné la problématique du nombre de signaux franchis en situation de danger (SPAD), lequel a encore augmenté en 2010. L'Autorité de Sécurité a insisté plusieurs fois auprès du principal opérateur à prendre les mesures requises mais les démarches entreprises pour améliorer la formation et le suivi des conducteurs de train sont clairement insuffisantes. Après l'accident de Buizingen, le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB ont accéléré l'installation du système TBL1+.

Depuis fin 2010, en application du règlement 653/2007/EC, toutes les entreprises ferroviaires encore actives détiennent un certificat de sécurité conforme aux prescriptions de la directive concernant la sécurité. En 2010, deux nouveaux certificats de sécurité partie A ont été délivrés et deux ont été adaptés (en raison d'une modification dans l'organisation ou l'activité). De plus, 6 nouveaux certificats partie B ont été délivrés, dont 3 sont accompagnés d'une partie A délivrée dans un autre pays que la Belgique. En plus de la SNCB, Eurostar International Ltd détient désormais elle aussi un certificat de sécurité partie B pour le trafic voyageurs en Belgique.

L'Organe d'enquête a publié en 2010 deux rapports sur deux accidents survenus en 2008. Les rapports d'enquête relatifs à deux autres accidents qui se sont produits en 2008 ainsi qu'aux accidents de 2009 et 2010 ne sont pas encore disponibles. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ont néanmoins déjà pris des mesures sur la base de leurs propres enquêtes afin d'éviter des accidents similaires à l'avenir.

Un travail législatif considérable a été effectué dans le cadre de la transposition de la directive 2008/57/EC (directive relative à l'interopérabilité), de la directive 2007/59/EC (directive relative aux conducteurs de trains) et des modifications apportées à la directive sur la sécurité via les directives 2008/110/EC (entités en charge de la maintenance) et 2009/149/EC (indicateurs de sécurité communs). En complément à la transposition de la directive sur la sécurité, diverses initiatives législatives ont été mises en oeuvre afin d'assurer l'indépendance et le fonctionnement de l'Autorité de Sécurité et de l'Organe d'enquête. Les prescriptions relatives au matériel roulant ont également été actualisées au moyen de la directive relative à l'interopérabilité.

La surveillance par le SSICF du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires par le biais de contrôles, d'inspections et d'audits a été très légèrement accrue.

# C/ Organisation

## 1/ Présentation de l'organisation

Le SSICF est un service de la Direction générale du Transport terrestre, qui fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports.
La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire (article 12) a attribué au SSICF les missions prévues par l'article 16 de la directive concernant la sécurité ferroviaire. La législation relative à l'interopérabilité et l'arrêté royal ont confié quelques missions supplémentaires à l'Autorité de Sécurité (voir ci-dessous). A la suite de la transposition de la directive sur la certification des conducteurs de trains, le SSICF est devenu l'autorité compétente en la matière.
Le SSICF représente la Belgique lors des réunions du Comité pour l'Interopérabilité et la Sécurité ferroviaires (article 29 de la directive 2008/57/EC relative à l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de l'Union européenne), ainsi qu'au sein des groupes de travail de la Commission européenne.
Au 31 décembre 2010, le personnel du SSICF comptait 28 personnes chargés de diverses tâches. L'organisation du SSICF se structure comme suit :

### Directeur du SSICF :

Secondé directement par une équipe chargée de l'administration et de la communication, et par un juriste (6 personnes au total).
Missions principales :

- direction générale de l'Autorité nationale de Sécurité, participation à la gestion du Service public fédéral ;
- intégralité des tâches administratives de l'Autorité de Sécurité ;
- toutes les publications, telles que le rapport annuel, le site Web et d'autres publications officielles ;
- aide juridique pour l'application des réglementations nationale et européenne ;
- participation aux activités du Réseau des Autorités de Sécurité ;
- participation aux réunions du Comité pour l'Interopérabilité et la Sécurité ferroviaires (RISC) ;
- vérification du respect du planning des audits ;
- contrôles du respect sur les échéances de délai légal ;
- suivi du budget.

### Unité de Sécurité :

Responsable de l'Unité et son personnel (11 personnes au total) :
Missions principales :

- délivrance, renouvellement, modification, ajout et retrait des certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- délivrance des licences de conducteur conformément au 2e paquet ferroviaire, ainsi que des certificats d'accompagnateur ;
- préparation de la délivrance des licences de conducteurs (conformément au 3e paquet ferroviaire) ;
- développement d'un cadre national pour les règlements de sécurité ;
- donner avis conforme aux règles d'exploitation élaborées par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- suivi du niveau de sécurité national, sur la base des indicateurs et analyses de tendances transmis par la SNCB-Holding (groupe SNCB) et l'Organe d'enquête ;
- suivi des mesures prises à la suite des recommandations formulées par l'Organe d'enquête ;
- élaboration et suivi du planning de l'ANS en matière de contrôles, d'inspections et d'audits ;
- suivi de la politique de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- supervision des centres de formation et d'examen (deuxième paquet ferroviaire) ;
- participation aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne sur l'évaluation des risques, de l'efficacité, de la reconnaissance des écoles et des examinateurs, de la certification, du reporting et de la réglementation.

## Unité Infrastructure :

Responsable de l'Unité et son personnel (5 personnes au total) :
Missions principales :

- autorisations relatives à la mise en service des sous-systèmes pour l'infrastructure, l'énergie, le contrôle, la commande et la signalisation (côté voie) ;
- suivi de l'application des règles de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ;
- participation à l'élaboration des règles techniques nationales et internationales relatives à l'infrastructure ;
- contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
- participation à la préparation de la définition du registre d'infrastructure (groupe de travail de l'Agence ferroviaire européenne) ;
- participation aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne concernant l'infrastructure, l'énergie et l'ERTMS.

## Unité Matériel Roulant :

Responsable de l'Unité et son personnel (6 personnes au total).
Missions principales :

- autorisation relative à la mise en service de tout type de matériel roulant ;
- contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences ;
- participation à l'élaboration des règles techniques nationales et internationales pour le matériel roulant ;
- élaboration et développement d'une base de données et classification des règles nationales en vue d'une reconnaissance mutuelle, comme spécifié dans la directive relative à l'interopérabilité ;
- élaboration du Registre National des Véhicules (RNV) conformément aux spécifications communes, attribution d'un code alphanumérique aux véhicules, saisie et mise à jour des données dans le RNV ;
- représentant national en matière de Marquage du Détenteur de Véhicule (MDV) ;
- transposition et application de la réglementation internationale concernant le transport international de marchandises dangereuses (RID), contrôles et reportage relatif aux accidents ;
- supervision des essais de freinage des tramways et rames de métro ;
- contrôle de l'utilisation du matériel roulant historique sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
- certification et suivi des entités en charge de la maintenance (ECM) :
  - suivi de l'auto-certification ;
  - certification selon le Memorandum of Understanding (MoU), transposé en droit belge (AR du 21/12/2010). La certification selon le règlement de la Commission entrera en vigueur dans le courant de 2011 ;
  - contrôles du fonctionnement de ces entités.
- participation aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne concernant tous les types de matériel roulant, la reconnaissance mutuelle, le registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV) et la compatibilité électromagnétique (EMC).

En tant qu'Autorité nationale de Sécurité, le SSICF participe également aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne et répond à ses questionnaires.

Le SSICF représente également la Belgique dans les groupes de travail sur la sécurité et l'interopérabilité de la Commission européenne et de l'Office des Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF), notamment les groupes sur les marchandises dangereuses et les wagons-citernes.

# 2/ Organigramme

(Annexe B)

# D/ Évolution de la sécurité ferroviaire

## 1/ Initiatives visant à améliorer les performances en matière de sécurité

Tableau D.1.1
Mesures de sécurité prises à la suite d'accidents/de précurseurs d'accidents.

| Accidents/précurseurs à l'origine des mesures | | | Mesures de sécurité prises |
|---|---|---|---|
| Date | Lieu | Description de l'événement | |
| 14/11/2008 | Diegem | Prise en écharpe entre un train de travaux et un train de voyageurs | L'Organe d'enquête mène une enquête |
| 23/05/2009 | Dinant | Accident au départ d'un train de voyageurs | L'Organe d'enquête mène une enquête |
| 15/11/2009 | Jemelle | Décès d'un membre du personnel | L'Organe d'enquête mène une enquête |
| 19/11/2009 | Mons | Déraillement | L'Organe d'enquête mène une enquête |
| 15/02/2010 | Buizingen | Collision entre deux trains de voyageurs | L'Organe d'enquête mène une enquête |
| 15/09/2010 | Arlon | Collision entre deux trains de voyageurs | L'Organe d'enquête mène une enquête |

Tableau D.1.2
Mesures de sécurité résultant d'autres éléments déclencheurs

| Mesure de sécurité prise | Description de l'élément déclencheur |
|---|---|
| Aucune | |

# 2/ Données détaillées de l'analyse des tendances

Jusqu'en 2009, les définitions historiques de l'ancienne SNCB étaient utilisées pour déterminer les indicateurs de sécurité. Ces derniers étaient en outre fondés sur les données de la SNCB-Holding. L'arrêté royal du 5 juillet 2010 a chargé l'Organe d'enquête d'enregistrer, d'une part, les informations relatives aux accidents et incidents dans une base de données et, d'autre part, d'effectuer des analyses de tendances.
L'Autorité de Sécurité reçoit des statistiques de l'Organe d'enquête depuis 2010. Les indicateurs de sécurité mentionnés dans les rapports annuels du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires reposent sur les données de l'annexe I actualisée de la directive concernant la sécurité ferroviaire. Pour 2010, il y a certaines différences entre les chiffres de l'Organe d'enquête et la somme des données concernant la sécurité ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Le SSICF ne dispose pas d'un accès direct aux données gérées par l'Organe d'enquête mais a demandé à contrôler ces écarts. Les éventuelles corrections donneront lieu à une adaptation des chiffres.

Le grave accident de Buizingen a exercé un impact considérable sur les chiffres de 2010 et pèse donc lourdement sur les conclusions de l'analyse des tendances pour les cinq dernières années. Comme indiqué au point 3 et l'appendice 2 de la décision 2009/460/CE du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité d'une part, et comme mentionné à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil d'autre part, il est préférable de ne pas intégrer un grave accident tel que celui de Buizingen dans une analyse des tendances.

La directive 2009/149/CE du 27 novembre 2009 (modifiant la directive 2004/49/CE) en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents, a imposé une nouvelle obligation aux États membres : le rapportage de l'indicateur pour les marchandises dangereuses. Depuis peu, les États membres doivent également dresser un rapport sur le nombre relatif de voyageurs-kilomètres dans la catégorie des voyageurs grièvement blessés et des voyageurs tués. Raison pour laquelle le présent rapport annuel ne fournit pas encore une analyse des tendances pour ces nouveaux indicateurs.

En plus de nouvelles définitions communes et plus précises, la directive 2009/149/CE impose également des méthodes pour le calcul de l'impact économique des accidents. Les indicateurs, dont la nouvelle définition est très différente de la définition historique ou Eurostat, donnent des résultats forts différents des années précédentes. En ce qui concerne les indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents, une nouvelle notion a été introduite, à savoir la "valeur de prévention d'un mort ou blessé grave" (Value of Preventing a Casualty ou VPC). Une analyse des tendances incluant une comparaison avec les années précédentes n'est donc pas représentative et ne figurera donc pas dans ce rapport annuel.

# 3/ Résultats des recommandations en matière de sécurité

Le temps écoulé entre un accident et la mise en oeuvre de mesures de sécurité destinées à éviter qu'il ne se reproduise dépend de la nature de l'accident. Si la cause est facile à déterminer et que les mesures à prendre ont un impact et un coût limités, il est évident que le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires adopteront immédiatement ces mesures.
Pour les dossiers plus complexes, l'adoption de nouvelles mesures demandera peut-être davantage de temps. Il convient de commencer par une enquête pour ensuite effectuer une analyse puis formuler des recommandations. Toutes les personnes concernées devront évaluer ces propositions avant de chercher une méthode de travail plus sûre, qui ne sera mise en place qu'au dernier stade.

L'Organe d'enquête poursuit l'enquête sur l'accident de Diegem (décembre 2008) et les accidents de 2009 et 2010. Lors de l'établissement du présent rapport en juillet 2011, aucun rapport n'était donc encore disponible à ce sujet.

Nous déduisons des rapports annuels qu'a reçus le SSICF que les mesures suivantes ont été prises immédiatement :
- accident à Jemelle (15/11/2009) : la SNCB a adapté la procédure relative aux manoeuvres ;
- accident à Mons (19/11/2009) : Infrabel indique désormais en deux étapes la signalisation de la réduction de vitesse de 160 km/h à 60 km/h dans cette zone. Chaque étape comporte un signal d'avertissement avec crocodile afin d'augmenter la vigilance du conducteur ;
- accident à Arlon (15/09/2010) : Infrabel a adapté le signal à fleur de sol et la SNCB a adapté les horaires à la gare d'Arlon.

Dans le cadre de l'accident survenu à Dinant (23/05/2009), la SNCB et Infrabel étudient une nouvelle procédure de départ. Dans sa lettre du 07/07/2011, adressée aux CEO de ces deux entreprises, l'Autorité de Sécurité a de nouveau insisté sur la nécessité d'activer leur concertation.

L'enquête relative à l'accident de Buizingen n'est pas encore clôturée.

# E/ Modifications importantes de la législation et de la réglementation

La transposition de la directive relative aux conducteurs de trains, de la nouvelle directive sur l'interopérabilité des chemins de fer et des modifications à la directive sur la sécurité ferroviaire ont donné lieu à la modification de plusieurs textes de loi ainsi qu'à la modification et à la publication d'arrêtés d'exécution relatifs à ces lois.

## Modifications de la loi

La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire a été modifiée comme suit :

- Par la loi du 26 janvier 2010 : transposition de la directive relative à la certification des conducteurs de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté européenne (directive 2008/57/CE), et adaptations à la directive concernant la sécurité (directive 2007/59/EC) via l'introduction des unités en charge de la maintenance et la modification concernant l'autorisation de mise en service de matériel roulant ;
- Par la loi du 26 janvier 2010 sur la sécurité d'exploitation ferroviaire et du Code judiciaire concernant les voies de recours contre certaines décisions de l'Organe de surveillance et de l'Autorité de Sécurité ;
- Par l'AR du 25 juin 2010 relatif à la sécurité ferroviaire, aux indicateurs de sécurité communs et aux méthodes communes pour le calcul des coûts des accidents (transposition de la directive 2009/149/CE).

Loi du 26 janvier 2010 concernant l'interopérabilité du système ferroviaire dans la Communauté européenne pour la transposition de la directive 2008/57/CE. L'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel a ainsi été abrogé.

## Arrêtés d'exécution

Arrêté royal du 17 juin 2010 - arrêté royal fixant le montant de la redevance due par les détenteurs d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, doivent contribuer au financement de l'Organe d'enquête et au financement partiel de l'Autorité de sécurité. Cet arrêté a produit ses effets le 1er janvier 2010.

Arrêté royal du 25 juin 2010, qui modifie l'arrêté royal du 16 janvier 2007 et fixe certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires. Ainsi, toutes les informations relatives aux accidents et incidents doivent être transmises à l'Organe d'enquête, afin que cette dernière puisse actualiser sa base de données.

Arrêté ministériel du 30 juillet 2010 - arrêté ministériel relatif à l'application des exigences relatives au matériel roulant pour l'utilisation des sillons. Sans préjudice de l'application des spécifications techniques d'interopérabilité, les règles de sécurité reprises dans cet arrêté s'appliquent à toute demande d'autorisation de mise en service de matériel roulant avant l'utilisation des sillons de l'infrastructure ferroviaire belge.

Arrêté royal du 21 décembre 2010 fixant les mesures à prendre par l'Autorité de Sécurité en cas de non-respect de la procédure de déclaration « CE » de conformité ou en cas de non-conformité des constituants d'interopérabilité.

## Modifications diverses

La modification de la loi du 29 décembre 2010 découle de l'intervention de la Commission européenne et doit assurer l'indépendance de l'Autorité de Sécurité par rapport au groupe SNCB. Cette modification législative dispose qu'au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses, la direction de l'Autorité de Sécurité ne pourra plus avoir le moindre lien avec la SNCB-Holding, et n'aura donc plus les droits et avantages reconnus aux agents statutaires de la SNCB-Holding. Cette loi habilite également le Roi à déterminer le contenu du concept 'direction' de l'Autorité de Sécurité par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

En 2010, un grand nombre de prescriptions d'exploitation ont été révisées et ont donné lieu à un avis conforme de l'Autorité nationale de Sécurité. Elles sont énumérées à l'annexe D.

Remarque concernant le fonds budgétaire de l'Autorité nationale de Sécurité et de l'Organe d'enquête nationale :

Le financement de l'Autorité nationale de Sécurité se décline comme suit :
- indemnité pour l'autorisation de mise en service, la délivrance d'agréments et certificats de sécurité, la tenue à jour du Registre National des Véhicules et la tenue à jour de la base de données nationale pour les conducteurs de trains et autres membres du personnel des trains ;
- contribution générale pour la surveillance, la promotion, le renforcement et le développement du cadre réglementaire lié à la sécurité.

Pour l'Organe d'enquête, seul un financement global est prévu.

La contribution générale pour les deux fonds provient du gestionnaire de l'infrastructure (30 %) et des entreprises ferroviaires (70 %).

Le montant de la contribution générale doit être fixé par arrêté royal. Le montant affecté à l'Autorité de Sécurité pour 2011 a été fixé par l'arrêté royal du 21 janvier 2011. Ce montant permet d'augmenter les effectifs de l'ANS de 35 ETP. Il permet également de développer une application informatique pour l'enregistrement des données pour la gestion du registre des licences pour les conducteurs de trains (registre mentionné à l'art. 22 de la directive 2007/59/CE). Une prochaine augmentation du budget est planifiée. Néanmoins, aucune décision gouvernementale n'a encore été prise fin août 2011.

# F/ Évolution de la certification et des agréments de sécurité

# 1/ Législation nationale : dates de début et de validité

1.1. Date de début pour la délivrance de certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE (partie A et partie B).

La date de début est le jour où la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est entrée en vigueur, soit le 2 février 2007.

1.2. Date de début pour la délivrance d'agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

La date de début est le jour où la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire est entrée en vigueur, soit le 2 février 2007.

1.3. Mise à disposition des règles nationales de sécurité ou de toute autre législation pertinente pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

Les règles nationales de sécurité sont officiellement publiées au Moniteur belge. Elles sont consultables en permanence sur le site Web du Service public fédéral Mobilité et Transports, sous la rubrique « RAIL ».

Les règles nationales relatives à la sécurité d'exploitation ferroviaire sont publiées sur un site Web sécurisé du gestionnaire de l'infrastructure (INFRABEL). Les entreprises ferroviaires et les candidats peuvent accéder à ce site via www.railaccess.be.

# 2/ Données numériques

(Annexe E)

# 3/ Aspects procéduraux

## 3.1. Certificats de sécurité partie A

3.1.1. Motif de mise à jour/modification de certificats partie A (changement du type de service, ampleur du trafic, taille de l'entreprise, etc.) :
Changement de dénomination de l'entreprise ferroviaire (SNCF Fret Benelux S.A. à CapTrain Belgium S.A.).

3.1.2. Principaux motifs si le délai moyen pour la délivrance de certificats partie A (limités à ceux mentionnés à l'annexe E et après réception des informations requises) a dépassé les 4 mois prescrits à l'article 12(1) de la directive concernant la sécurité ferroviaire.
Non applicable.

3.1.3. Aperçu des demandes introduites par d'autres Autorités nationales de Sécurité pour contrôler/obtenir des renseignements concernant le certificat partie A d'une entreprise ferroviaire qui a été certifiée dans leur pays mais demande un certificat partie B dans un autre État membre.
Non applicable.

3.1.4. Synthèse des problèmes inhérents à l'acceptation mutuelle du certificat partie A valable dans toute la Communauté.
Non applicable.

3.1.5. Redevance due au SSICF pour la délivrance d'un certificat partie A :
5.000 euros par certificat partie A (sur la base de l'article 33, §1 de la loi du 19/12/2006 concernant la sécurité d'exploitation ferroviaire).

3.1.6. Synthèse des problèmes inhérents à l'utilisation des formats harmonisés pour les certificats partie A, en particulier pour les catégories de type et d'ampleur de service.
Non applicable.

3.1.7. Synthèse des difficultés/problèmes fréquemment rencontrés par le SSICF dans le cadre des procédures de demande de certificats partie A.
Non applicable.

3.1.8. Synthèse des problèmes signalés par des entreprises ferroviaires lors de la demande d'un certificat partie A.
Non applicable.

3.1.9. Procédure de feed-back (questionnaire, p. ex.) permettant aux entreprises ferroviaires de s'exprimer sur les procédures/pratiques de délivrance ou d'enregistrer des plaintes.
Non applicable.

## 3.2. Certificats de sécurité partie B

3.2.1. Motifs de mise à jour/modification de certificats partie B (changement du type de service, ampleur du trafic, lignes à exploiter, type de matériel roulant, catégorie de personnel à bord, etc.) :

- extension du nombre de lignes à exploiter ;
- changement du type de matériel roulant utilisé ;
- adaptation liée à des modifications de dispositions légales ;
- modification de l'organigramme de l'entreprise ;
- changement de conseiller en sécurité pour les marchandises dangereuses ;
- changement de dénomination de l'entreprise ferroviaire.

3.2.2. Principaux motifs si le délai moyen pour la délivrance de certificats partie B (limités à ceux mentionnés à l'Annexe E et après réception des informations requises) a dépassé les 4 mois prescrits à l'article 12(1) de la directive concernant la sécurité ferroviaire.
Non applicable.

3.2.3. Redevance due au SSICF pour la délivrance d'un certificat partie B.
En fonction du type et du volume de transport prévu, le montant se situe entre 2.000 euros et 20.000 euros par certificat partie B (sur la base de l'article 33, §1 de la loi du 19/12/2006 concernant la sécurité d'exploitation ferroviaire).

3.2.4. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation des formats harmonisés pour les certificats partie B, en particulier pour les catégories de type et d'ampleur de service.
Non applicable.

3.2.5. Synthèse des difficultés/problèmes fréquemment rencontrés par le SSICF dans le cadre des procédures de demande de certificat B.
Non applicable.

3.2.6. Synthèse des problèmes signalés par des entreprises ferroviaires lors de la demande d'un certificat partie B.
Non applicable.

3.2.7. Procédure de feed-back (questionnaire, p. ex.) permettant aux entreprises ferroviaires de s'exprimer sur les procédures/pratiques de délivrance ou d'enregistrement des plaintes.
Non applicable.

## 3.3. Agréments de sécurité

3.3.1. Raisons de la mise à jour/modification d'agréments de sécurité.
Aucun cas en 2010.

3.3.2. Raisons principales d'un délai supérieur aux 4 mois prévus à l'article 12, paragraphe 1, de la directive concernant la sécurité ferroviaire pour la délivrance d'agréments de sécurité (uniquement ceux figurant à l'Annexe E et après réception de toutes les informations requises).
Aucun cas en 2010.

3.3.3. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés lors de demandes d'agrément de sécurité.
Aucun cas en 2010.

3.3.4. Synthèse des problèmes signalés par les gestionnaires de l'infrastructure lors de demandes d'agrément de sécurité.
Aucun cas en 2010.

3.3.5. Procédure de feed-back (au travers d'un questionnaire par exemple) permettant au gestionnaire de l'infrastructure de s'exprimer sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des agréments ou pour l'enregistrement des plaintes.
Aucun cas en 2010.

3.3.6. Redevance perçue par le SSICF pour la délivrance d'un agrément de sécurité.
A partir de 2010, le montant de la redevance perçue par le SSICF pour la délivrance d'un agrément de sécurité s'élève à 25.000 euros (sur base de l'article 33 ,§2 de la loi du 19/12/2006 concernant la sécurité d'exploitation ferroviaire).

# G/ Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

## 1. Description de la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

1.1. Audits/Inspections/Listes de contrôle

La surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure s'exerce à 3 niveaux :

- au travers d'audits de leur organisation (par des consultants mandatés par le SSICF) ;
- par un contrôle de l'application des systèmes de gestion pour la sécurité inclus dans les dossiers pour l'obtention de certificats et d'agréments de sécurité (par le personnel du SSICF) ;
- par la vérification de l'application correcte des règles d'exploitation (par le personnel du SSICF).

Audits/inspections effectués par le personnel de l'Autorité de Sécurité, des tiers ou les deux.

- 1 audit portant sur la formation des conducteurs de train ;
- 9 inspections auprès de gestionnaire de l'infrastructure /entreprises ferroviaires (Infrabel (x4) / SNCF / Captrain / SNCB (x2) / Crossrail). Les domaines des inspections concernaient principalement la certification du personnel de sécurité et l'attelage et le désattelage des trains de voyageurs;
- 587 contrôles sur la sécurité d'exploitation (149 infractions constatées), 761 contrôles sur le matériel roulant (dont 100 infractions), 46 contrôles portant sur l'infrastructure.

Personnel mobilisé par le SSICF : 5,27 équivalents temps plein (ETP) sur les 15 personnes qualifiées disponibles ont participé à la surveillance.

Aspects économiques : pour l'année 2010, le coût total des rémunérations, charges sociales et frais opérationnels des 5,27 ETP qualifiés s'est élevé à 591 982 euros.

1.2. Points d'attention

- processus de certification du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure, y compris des sous-traitants ;
- transmission des informations relatives à la composition du train par les entreprises ferroviaires au gestionnaire de l'infrastructure.

2. **Description du traitement des aspects légaux dans les rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires - Mise à disposition des rapports annuels avant le 30 juin (conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive concernant la sécurité ferroviaire).**

Le SSICF a reçu le rapport annuel du gestionnaire de l'infrastructure (Infrabel) le 29.06.2011 et des entreprises ferroviaires suivantes :

- CapTrain Belgium SA réceptionné le 30/03/2011 ;
- Le rapport annuel de Veolia Cargo BV a été intégré dans le rapport annuel de CapTrain Belgium SA ;
- SNCF - E.P.I.C. réceptionné le 20/05/2011 ;
- TrainsporT A.G. réceptionné le 24/06/2011 ;
- Eurostar International Ltd réceptionné le 01/07/2011 ;
- DB Schenker Rail Nederland nv réceptionné le 07/07/2011 ;
- SNCB réceptionné le 20/07/2011 ;
- ERS Railways B.V. réceptionné le 05/08/2011.

En date du 31/08/2011, les entreprises suivantes n'avaient toujours pas envoyé leur rapport annuel :

- Crossrail Benelux S.A. ;
- Rotterdam Rail Feeding B.V. ;
- Euro Cargo Rail S.A.S.

Les entreprises suivantes, qui disposent d'un certificat de sécurité partie B, n'ont pas exercé d'activité ferroviaire en Belgique en 2010 et n'ont donc pas envoyé de rapport annuel au SSICF :

- Railtraxx B.V.B.A. a obtenu son certificat de sécurité le 13/12/2010 ;
- SNCB Logistics S.A. a obtenu son certificat de sécurité le 21/12/2010.

3. **Nombre d'inspections du gestionnaire de l'infrastructure , des entreprises ferroviaires et des centres de formation en 2010**

| **Inspections** | | Nombre de certificats de sécurité (partie A) délivrés | Nombre de certificats de sécurité (partie B) délivrés | Nombre d'agréments de sécurité délivrés | Autres activités Certificat de sécurité 2001/14 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre d'inspections** | planifiées | 1 | 4 | 4 | |
| | non planifiées | | | | |
| | exécutées | 1 | 4 | 4 | |

4. **Nombre d'audits gestionnaire de l'infrastructure /entreprises ferroviaires en 2010**

| **Audits** | | Nombre de certificats de sécurité (partie A) délivrés | Nombre de certificats de sécurité (partie B) délivrés | Nombre d'agréments de sécurité délivrés | Autres activités Certificat de sécurité 2001/14 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nombre d'audits** | planifiées | | | 1 | 1 |
| | non planifiées | | | | |
| | exécutées | | | 1 | 1 |

5. **Synthèse des mesures/actions correctives (modification, révocation, suspension, avertissement important, etc.) liées à la sécurité suite à ces audits/inspections.**

Néant

6. **Synthèse/description succincte des plaintes du gestionnaire de l'infrastructure au sujet des entreprises ferroviaires et portant sur les conditions stipulées dans leur certificat partie A / B.**

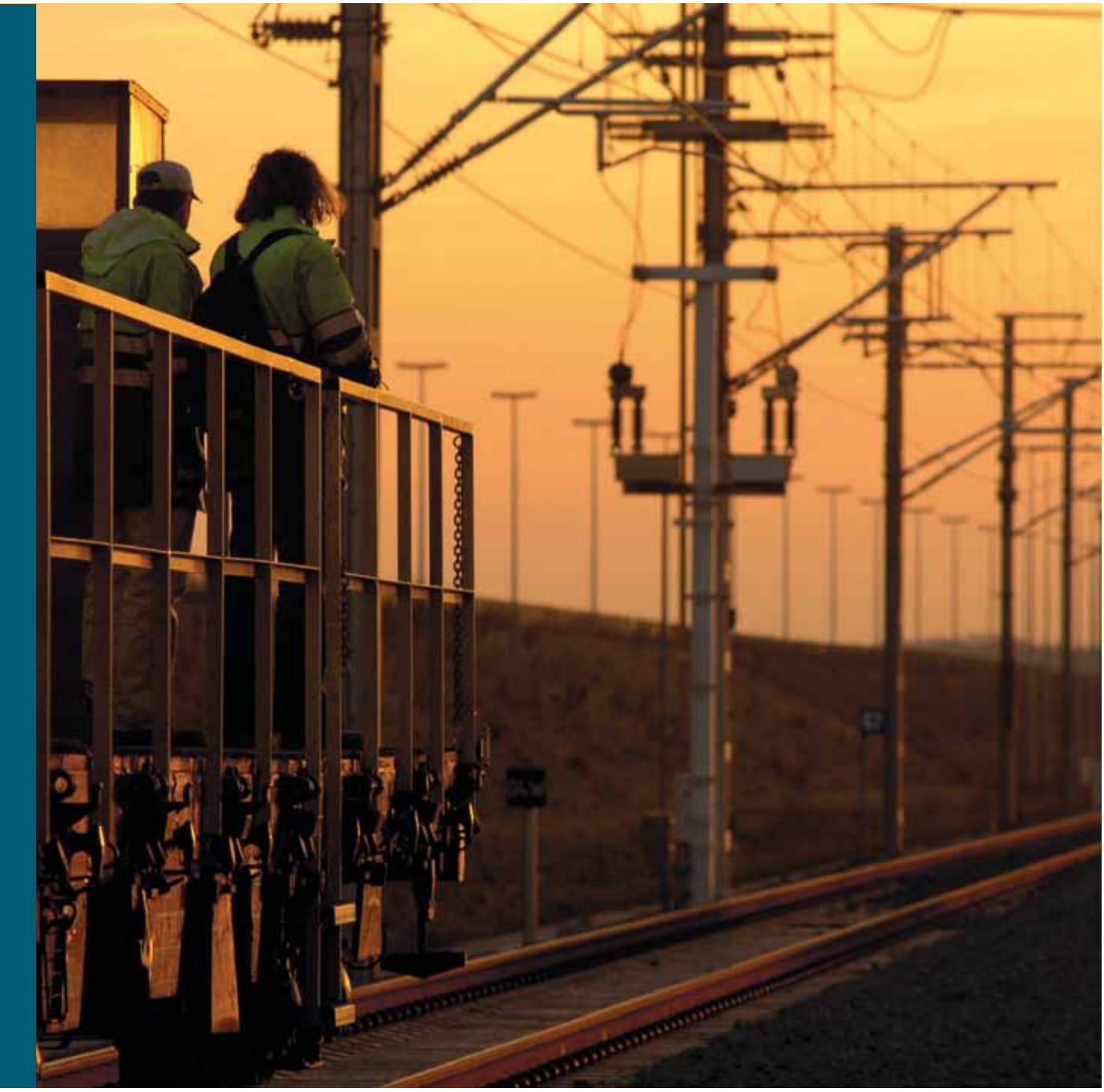
Néant

7. **Synthèse/description succincte des plaintes des entreprises ferroviaires au sujet du gestionnaire de l'infrastructure et portant sur les conditions stipulées dans leur agrément.**

Néant

# H/ Rapport sur l'application des MCS de l'évaluation des risques

Aucune application en 2010.



# I/ Conclusion de l'Autorité de sécurité - Priorités

Le grave accident du 15 février 2010 à Buizingen, qui a coûté la vie à 19 personnes, a profondément assombri l'année 2010. Lors de l'établissement du présent rapport, en juillet 2011, les services judiciaires n'avaient pas encore tiré de conclusion définitive, et le rapport de l'Organe d'enquête n'était pas encore disponible. Aucune recommandation ni mesure n'a donc encore été définie pour éviter des accidents similaires à l'avenir.

L'accident a néanmoins attiré l'attention des décideurs politiques concernant la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Le Parlement belge a créé une commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique.
En tant que membre du Service public fédéral Mobilité et Transports, le SSICF a été appelé à deux reprises à fournir des explications au sujet de ses activités et de ses constatations dans le cadre de l'évolution de la sécurité ferroviaire. A la demande de la commission parlementaire, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) a également mené un audit auprès du SSICF. Cet audit a démontré que l'Autorité de Sécurité effectue ses tâches - comme la délivrance de certificats et d'autorisations de mise en service - conformément à la réglementation européenne. Les recommandations formulées ensuite par l'Agence ferroviaire européenne concernaient essentiellement la nécessité d'étendre la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires par l'Autorité de Sécurité.
Pour étendre sa surveillance, l'Autorité de Sécurité doit d'abord augmenter ses effectifs. Dès 2011, les ressources budgétaires affectées à cet objectif ont été fixées par arrêté royal. Entre-temps, la procédure de recrutement a été lancée et les effectifs seront renforcés fin 2011. Dès que les nouveaux collaborateurs auront suivi les formations requises, le SSICF pourra poursuivre le développement de ses tâches de surveillance.
L'unité de sécurité actuelle sera alors scindée en une unité de certification et une unité de surveillance. Ainsi, les recommandations de l'Agence ferroviaire européenne feront l'objet d'un suivi et l'Autorité de Sécurité pourra se préparer aux nouvelles tâches consécutives à la transposition de la directive relative aux conducteurs de trains et à la modification de la directive concernant la sécurité ferroviaire.

La directive relative aux conducteurs de trains désigne le SSICF comme entité compétente - ce qui implique une série de nouvelles tâches dont l'Autorité de Sécurité a entamé les préparatifs en 2010. Ces activités seront poursuivies en 2011.

En ce qui concerne l'évolution du niveau de sécurité des chemins de fers belges, nous ne pouvons tirer que des conclusions limitées. Jusqu'en 2009, les indicateurs étaient basés sur des définitions de la SNCB sous son ancienne structure. Depuis 2010, des indicateurs communs (repris dans la directive 2009/149/CE) sont utilisés. Par ailleurs, on n'utilise plus les chiffres de la SNCB-Holding, mais bien les informations de la base de données de l'Organe d'enquête. Certains indicateurs sont donc définis d'une manière totalement différente, de sorte qu'il est impossible de discerner des tendances ou évolutions claires pour plusieurs indicateurs. Le grave accident de Buizingen a en outre eu un impact considérable sur les indicateurs relatifs aux nombre de morts et de personnes gravement blessées.

La problématique des signaux franchis en situation de danger avait déjà été examinée avec toute l'attention nécessaire dans les rapports annuels précédents et demeure d'actualité. Le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB ont adapté leur plan d'investissement afin d'accélérer l'introduction de TBL1+. Le SSICF a également mené plus de contrôles et d'inspections. Comme expliqué plus haut dans ce rapport annuel, le SSICF ne pourra intensifier considérablement ses efforts que lorsque les effectifs

requis auront été recrutés et formés. Seul un collaborateur supplémentaire a été engagé en 2010.

La législation a fortement évolué en 2010. L'Autorité de Sécurité a mis les connaissances acquises au sein de groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne à la disposition du Service public fédéral Mobilité et Transports pour l'élaboration de la nouvelle législation. La nouvelle directive sur l'interopérabilité ferroviaire a été transposée en droit belge, et la loi relative à la sécurité de l'exploitation a été adaptée et étendue suite à l'introduction d'entités en charge de la maintenance et à la transposition de la directive relative aux conducteurs de trains. Un certain nombre d'arrêtés royaux ont été publiés au cours du premier semestre de 2011, et d'autres suivront ultérieurement.
Entre-temps, la Commission européenne a publié plusieurs recommandations et mesures d'exécution concernant, notamment, les autorisations de mise en service. Quelques dispositions afférentes à la reconnaissance des entités en charge de la maintenance et à la formation des chauffeurs de trains sont également en préparation. À l'avenir, il conviendra encore de compléter la réglementation nationale. Diverses initiatives législatives ont aussi été lancées afin d'assurer l'indépendance du SSICF par rapport au groupe SNCB et de permettre d'introduire un recours contre les décisions de l'Autorité de Sécurité.

Pour l'Autorité de Sécurité, il est essentiel de disposer d'un cadre légal clair et exhaustif, avec toutes les prescriptions requises concernant l'infrastructure, les autorisations de mise en service, la certification, le matériel roulant et le personnel de sécurité. Divers entretiens avec des collègues d'autorités de sécurité étrangères ont démontré que de nombreux pays sont confrontés aux mêmes problèmes. Le nombre d'acteurs s'est en outre considérablement accru. Au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires s'ajoutent les détenteurs de véhicules, les entités en charge de la maintenance, les constructeurs, les centres de formation, les centres psychomédicaux, les organismes notifiés, les organismes désignés, les évaluateurs de sécurité indépendants et l'Organe d'enquête. Le réaménagement complet du paysage ferroviaire ainsi que l'évolution et l'extension permanentes des directives, décisions et règlements européens demandent une adaptation particulière de la réglementation nationale. Une période de consolidation de la réglementation européenne est absolument nécessaire pour aboutir à une transposition et une application homogènes au sein de la Communauté .

# J/ Sources d'information

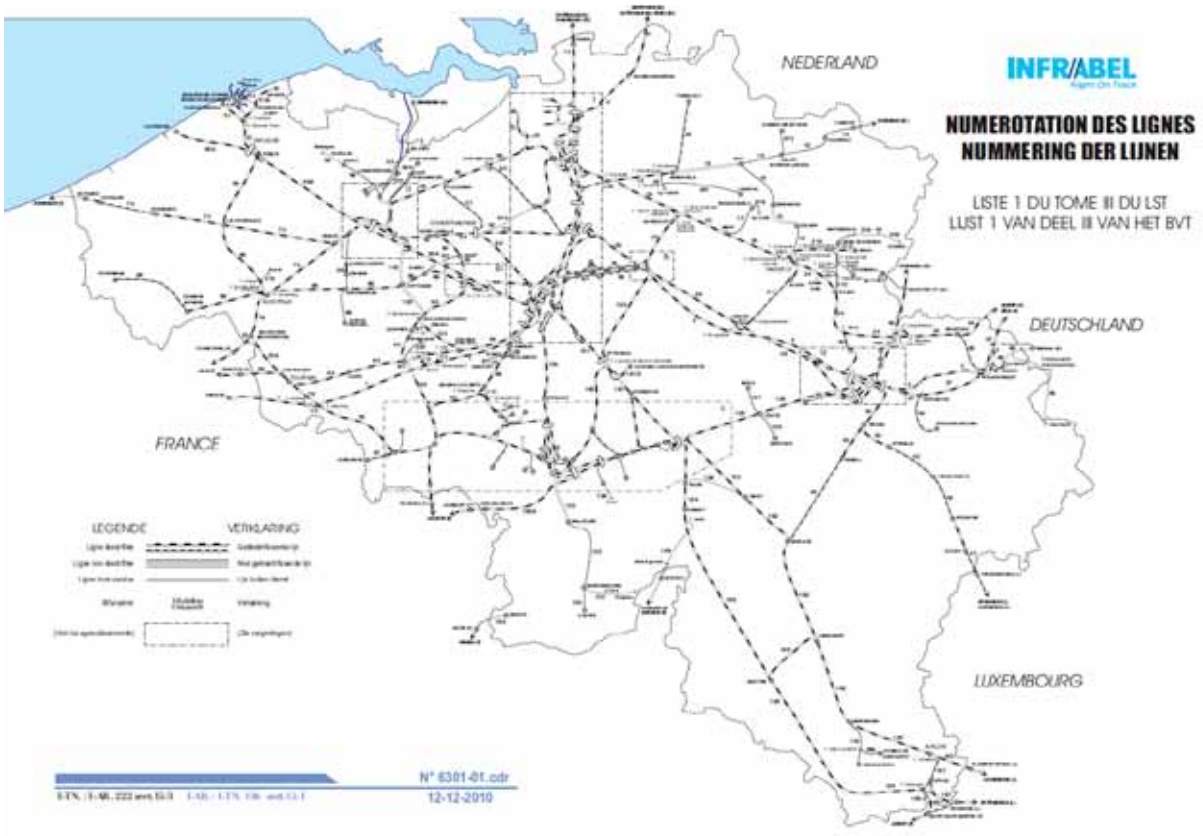
- Publications dans le Moniteur belge
- Informations internes
- Données du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires
- Organe d'enquête

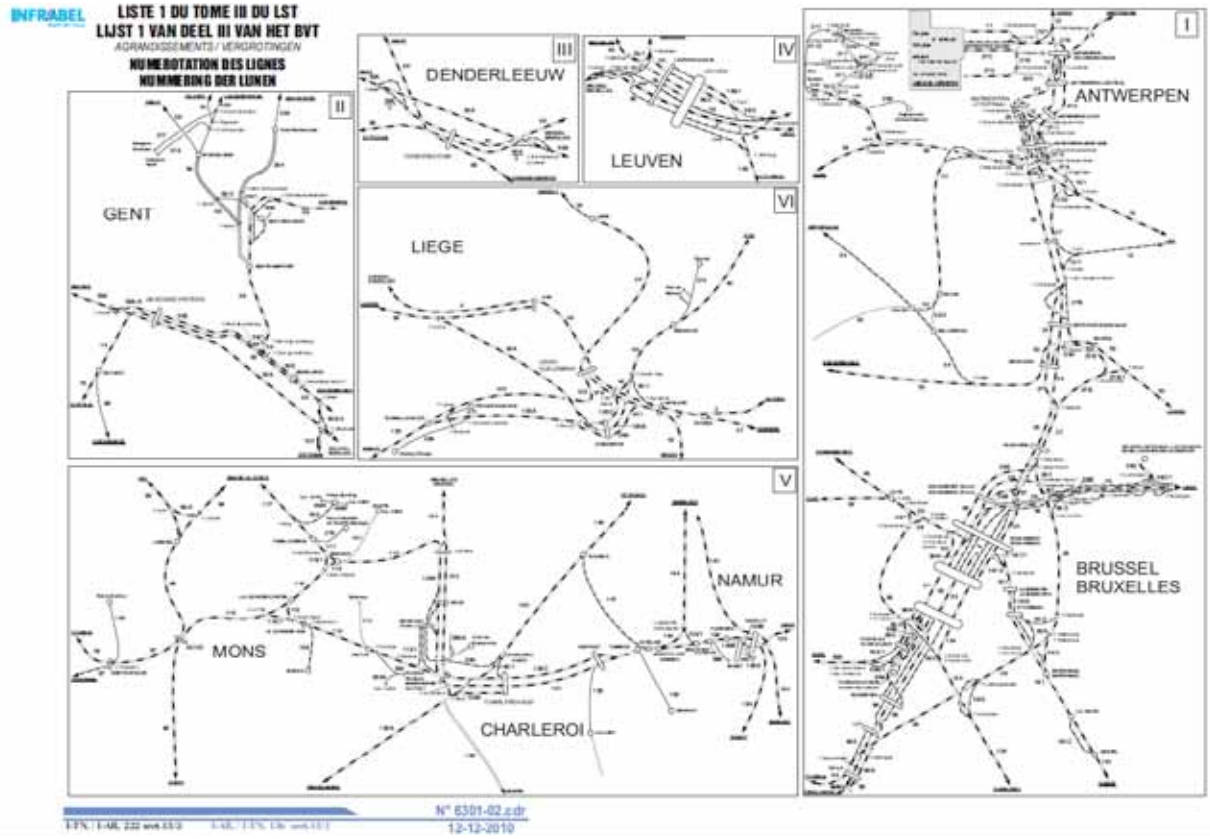
# K/ Annexes

ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire
ANNEXE B : Organigramme de l'Autorité de Sécurité et du SPF Mobilité et Transports
ANNEXE C : Données chiffrées sur les Indicateurs Communs de Sécurité : Définitions utilisées
ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et de la réglementation
ANNEXE E : Évolution de la certification et des agréments de sécurité : Données numériques

# Annexe A : Informations relatives à la structure ferroviaire

### A.1. Plan du réseau




INFRABEL
LISTE 1 DU TOME III DU LST
LIJST 1 VAN DEEL III VAN HET BVT
AGRANDISSEMENTS / VERGROTINGEN
NUMEROTATION DES LIGNES
NUMMERING DER LIJNEN
I
ANTWERPEN
BRUSSEL
BRUXELLES
II
GENT
III
DENDERLEEUW
IV
LEUVEN
V
MONS
CHARLEROI
NAMUR
VI
LIEGE
N° 6301-02.c.dr
12-12-2010

## A.2. Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2010)

| | |
|---|---|
| Nom : | **Infrabel** |
| Adresse : | 110 rue Bara, B-1070 Bruxelles |
| Site Web : | www.railaccess.be |

**Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2010)**

**a. Transport de voyageurs**

| | |
|---|---|
| Nom : | **NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**<br>**SNCB - Société nationale des Chemins de fer belges** |
| Adresse : | 40 avenue de la Porte de Hal, B-1060 Bruxelles |
| Site Web : | www.nmbs.be; www.sncb.be |
| Certificat de sécurité partie A : | BE 11 2008 0001 |
| Valable jusqu'au : | 29 juin 2011 |
| Certificat de sécurité partie B : | BE 12 2009 0006 |
| Valable jusqu'au : | 12 mai 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Eurostar International Ltd** |
| Adresse : | Times House Bravingtons Walk 5, UK -<br>N1 9AW Londres |
| Site Web : | www.eurostar.com |
| Certificat de sécurité A : | UK 11 2009 0083 |
| Valable jusqu'au : | 18 avril 2012 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0005 |
| Valable jusqu'au : | 17 août 2013 |

**b. Transport de marchandises**

| | |
|---|---|
| Nom : | **CFL Cargo S.A.** |
| Adresse : | Boulevard J.F. Kennedy 11, L - 4170 Esch-sur-Alzette |
| Site Web : | www.cfl.lu |
| Certificat de sécurité : | 2001/14/CE: C008 (1er paquet ferroviaire) |
| Valable jusqu'au : | 21 mai 2011 (arrivé à échéance le 1er janvier 2011, en vertu de l'art. 6 du règlement 653/2007/CE) |

| | |
|---|---|
| Nom : | **SNCF - Société nationale des chemins de fer français E.P.I.C.** |
| Adresse : | 24, rue Villeneuve, FR - 92583 Clichy cedex |
| Site Web : | www.sncf.com |
| Certificat de sécurité A : | FR 11 2007 0001 |
| Valable jusqu'au : | 28 juin 2012 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2008 0001 |
| Valable jusqu'au : | 07 avril 2011 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Crossrail Benelux N.V.** |
| Adresse : | Luchthavenlei 7A, B - 2100 Deurne |
| Site Web : | www.crossrail.ch |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2008 0003 |
| Valable jusqu'au : | 19 octobre 2011 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0006 |
| Valable jusqu'au : | 9 janvier 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **TrainsporT A.G** |
| Adresse : | Betriebszentrum Lichtenbusch E40, B - 4730 Raeren |
| Site Web : | www.trainsport.com |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2008 0002 |
| Valable jusqu'au : | 29 septembre 2011 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0007 |
| Valable jusqu'au : | 15 janvier 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Veolia Cargo Nederland B.V. (racheté par CapTrain Belgium)** |
| Adresse : | Albert Plesmanweg 103 b/c, NL - 3088 GC Rotterdam |
| Site Web : | www.veolia-cargo.com |
| Certificat de sécurité A : | NL 11 2007 1080 |
| Valable jusqu'au : | 5 décembre 2010 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2009 0003 |
| Valable jusqu'au : | 8 mars 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **DB Schenker Rail Nederland N.V.** |
| Adresse : | Moreelsepark 1, NL - 3511 EP Utrecht |
| Site Web : | www.rail.dbschenker.nl |
| Certificat de sécurité A : | NL 11 2007 1054 |
| Valable jusqu'au : | 15 novembre 2009 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2009 0005 |
| Valable jusqu'au : | 26 avril 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **CapTrain Belgium N.V.** |
| Adresse : | Italiëlei 2, 3de verdieping, postbus 3, B - 2000 Anvers |
| Site Web : | www.captrain.be |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2010 0001 |
| Valable jusqu'au : | 13 août 2012 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0002 |
| Valable jusqu'au : | 3 décembre 2012 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **ERS Railways B.V.** |
| Adresse : | Postbus 59018, NL - 3008 PA, Rotterdam |
| Site Web : | www.ersrail.com |
| Certificat de sécurité A : | NL 11 2008 0883 |
| Valable jusqu'au : | 29 mars 2010 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0001 |
| Valable jusqu'au : | 1 mars 2013 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Euro Cargo Rail S.A.S.** |
| Adresse : | 25-29, Place de la Madeleine, F - 75008 Paris |
| Site Web : | www.eurocargorail.com |
| Certificat de sécurité A : | FR 11 2010 0003 |
| Valable jusqu'au : | 2 novembre 2010 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0003 |
| Valable jusqu'au : | 31 mai 2013 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Rotterdam Rail Feeding B.V.** |
| Adresse : | Europaweg 855, NL - 3199 LD Rotterdam |
| Site Web : | www.railfeeding.nl |
| Certificat de sécurité A : | NL 11 2009 1993 |
| Valable jusqu'au : | 1er mai 2012 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0004 |
| Valable jusqu'au : | 15 août 2013 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **Railtraxx B.V.B.A.** |
| Adresse : | Van Geertstraat 81, B - 2140 Anvers |
| Site Web : | www.railtraxx.com |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2010 0002 |
| Valable jusqu'au : | 25 avril 2013 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0008 |
| Valable jusqu'au : | 12 décembre 2013 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **SNCB Logistics S.A.**<br>**NMBS Logistics N.V.** |
| Adresse : | Avenue de la Porte de Hal 40, B - 1060 Bruxelles |
| Site Web : | www.b-rail.be |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2010 0004 |
| Valable jusqu'au : | 30 août 2013 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2010 0009 |
| Valable jusqu'au : | 20 décembre 2013 |

| | |
|---|---|
| Nom : | **SNCB - Société nationale des chemins de fer belges**<br>**NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen** |
| Adresse : | 85, Rue de France, B-1070 Bruxelles |
| Site Web : | www.b-rail.be |
| Certificat de sécurité A : | BE 11 2008 0001 |
| Valable jusqu'au : | 29 juin 2011 |
| Certificat de sécurité B : | BE 12 2009 0006 |
| Valable jusqu'au : | 12 mai 2012 |

### A.2.1. Gestionnaire de l'Infrastructure

| Nom | Adresse et site Internet | Agrément de sécurité (numéro/date) | Date de début de l'activité commerciale | Longueur totale de voie ferrée/ Écartement | Longueur de voie ferrée en traction électrique/ Tension | Longueur totale de voie ferrée double/ simple | Longueur totale de LGV | Équipement PAT utilisé | Nombre de PN | Nombre de signaux |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NV/SA Infrabel | 110 rue Bara, 1070 Bruxelles | BE 21 2008 001 | 01/01/2005 | 6344 km | 25 kV : 834 km<br>15 kV : 10 km<br>3 kV : 4880 km | Double : 5.608 km<br>Simple : 736 km | 427 km | TBL, ETCS, TVM | 1902 | - |

### A.2.2. Entreprises Ferroviaires

| | **Adresse et site Internet** | **Certificat de sécurité 2001/14/CE (numéro/date)** | **Durée de validité du certificat de sécurité** | **Certificat de sécurité partie A-2004/49/CE (numéro/date)** | **Certificat de sécurité partie B 2004/49/CE (numéro/date)** |
|---|---|---|---|---|---|
| **CFL Cargo S.A.** | Voir A.2.b. | C008 | Du 22/05/2008 au 31/12/2010 | | |
| **Veolia Cargo Nederland B.V.** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2009 0003 du 09/03/2009 au 08/03/2012 |
| **Crossrail Benelux B.V.** | Voir A.2.b. | | | BE 11 2008 0003 du 20/10/2008 au 19/10/2011 | BE 12 2010 0006 du 02/09/2009 au 09/01/2012 |
| **Trainsport A.G.** | Voir A.2.b. | | | BE 11 2008 0002 du 30/09/2008 au 29/09/2011 | BE 12 2010 0007 du 04/10/2010 au 15/01/2012 |
| **SNCF E.P.I.C.** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2008 0001 du 08/04/2008 au 07/04/2011 |
| **DB Schenker Rail Nederland N.V.** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2009 0005 du 27/04/2009 au 26/04/2012 |
| **SNCB S.A./ NMBS N.V.** | Voir A.2.a.<br>Voir A.2.b. | | | BE 11 2008 0001 du 30/06/2008 au 29/06/2011 | BE 12 2009 0006 du 13/05/2009 au 12/05/2012 |
| **CapTrain Belgium S.A.** | Voir A.2.b. | | | BE 11 2010 0001 du 14/08/2009 au 13/08/2012 | BE 12 2010 0002 du 04/12/2009 au 03/12/2012 |
| **ERS Railways B.V.** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2010 0001 du 02/03/2010 au 01/03/2013 |
| **Euro Cargo Rail** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2010 0003 du 01/06/2010 au 31/05/2013 |
| **Rotterdam Rail Feeding B.V.** | Voir A.2.b. | | | | BE 12 2010 0004 du 16/08/2010 au 15/08/2013 |
| **Eurostar International Ltd** | Voir A.2.a. | | | | BE 12 2010 0005 du 18/08/2010 au 17/08/2013 |
| **Railtraxx B.V.B.A** | Voir A.2.b. | | | BE 11 2010 0002 du 26/04/2010 au 25/04/2013 | BE 12 2010 0008 du 13/12/2010 au 12/12/2013 |
| **SNCB Logistics S.A./NMBS Logistics N.V.** | Voir A.2.b. | | | BE 11 2010 0004 du 10/12/2010 au 30/08/2013 | BE 12 2010 0009 du 21/12/2010 au 20/12/2013 |

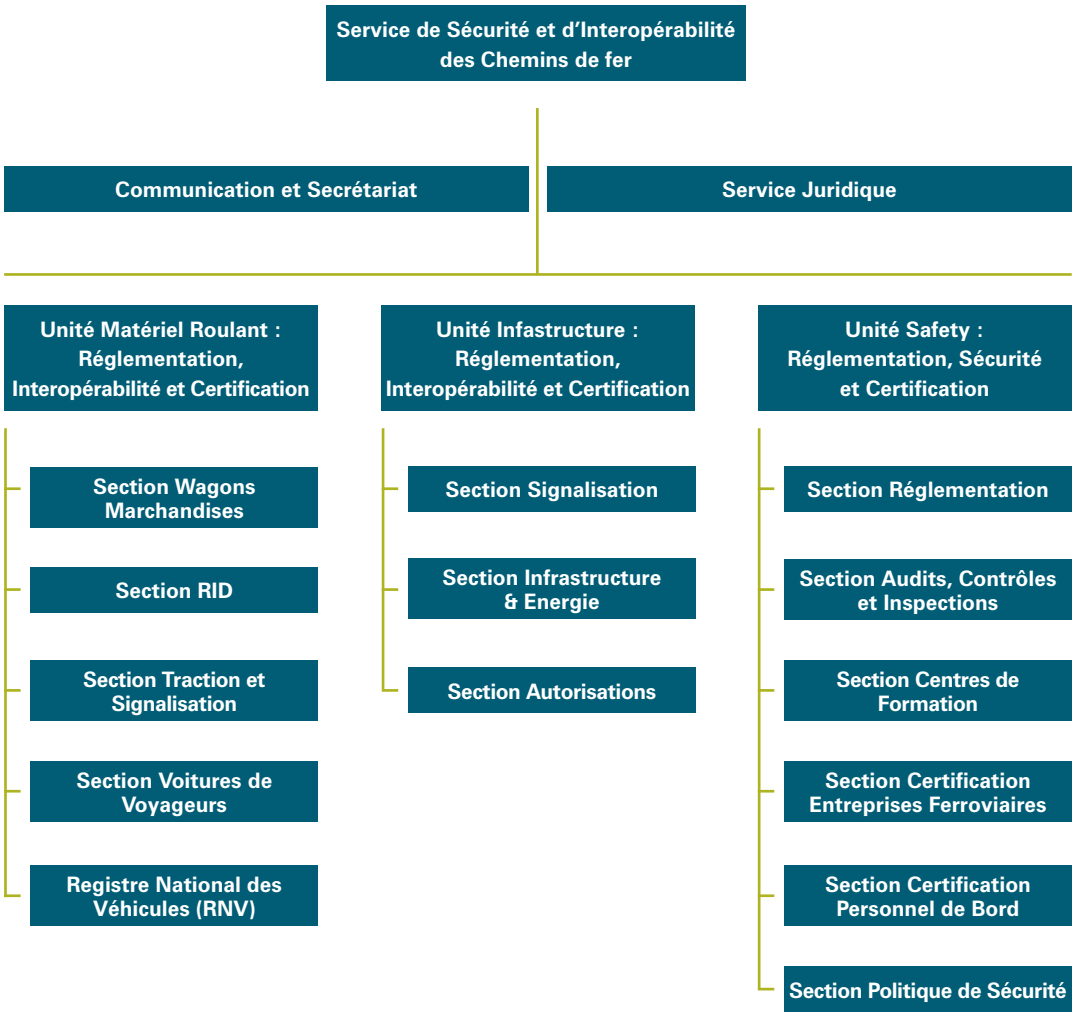
| | Type de transport (marchandises...) | Nombre de locomotives (*) | Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs (*) | Nombre de voitures/ wagons (*) | Nombre de conducteurs de trains/équipes de sécurité (*) | Volume de transport de passagers (*) | Volume de transport de marchandises (*) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **CFL Cargo S.A.** | Marchandises | | | | | | |
| **Veolia Cargo Nederland B.V.** | Marchandises | | | | | | |
| **Crossrail Benelux B.V.** | Marchandises | | | | | | |
| **Trainsport A.G.** | Marchandises | | | | | | |
| **SNCF E.P.I.C.** | Marchandises | | | | | | |
| **DB Schenker Rail Nederland N.V.** | Marchandises | | | | | | |
| **SNCB S.A./ NMBS N.V.** | Voyageurs et marchandises | | | | | | |
| **CapTrain Belgium S.A.** | Marchandises | | | | | | |
| **ERS Railways B.V.** | Marchandises | | | | | | |
| **Euro Cargo Rail** | Marchandises | | | | | | |
| **Rotterdam Rail Feeding B.V.** | Marchandises | | | | | | |
| **Eurostar International Ltd** | Passagers | | | | | | |
| **Railtraxx B.V.B.A** | Marchandises | | | | | | |
| **SNCB Logistics S.A./NMBS Logistics N.V.** | Marchandises | | | | | | |

(*) Informations économiques sensibles

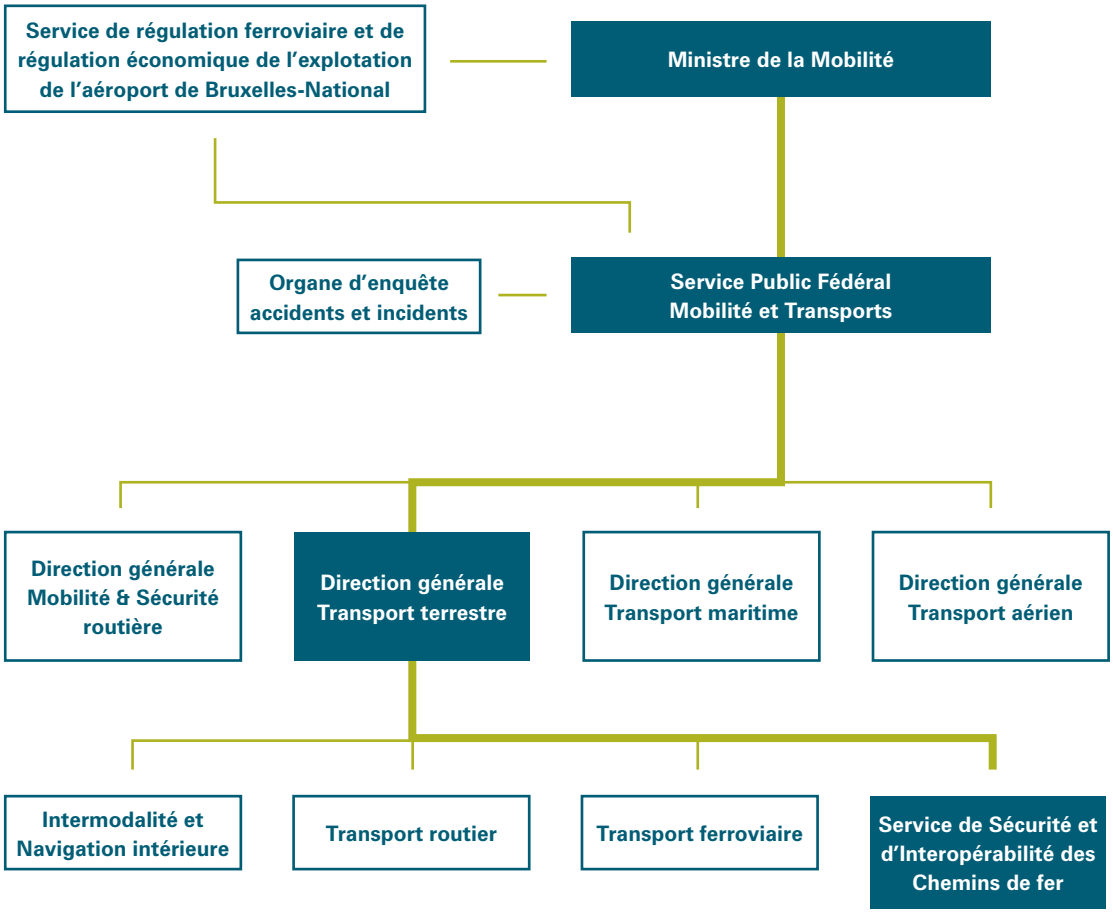
Abréviations : LGV = Ligne à grande vitesse (au sens de la directive 96/48/CE)
PAT = Protection automatique des trains
PN = Passage à niveau

# Annexe B : Organigramme de l'Autorité de Sécurité

**B.1. Tableau : Organisation interne**



B.2. Tableau : Relations avec d'autres instances nationales

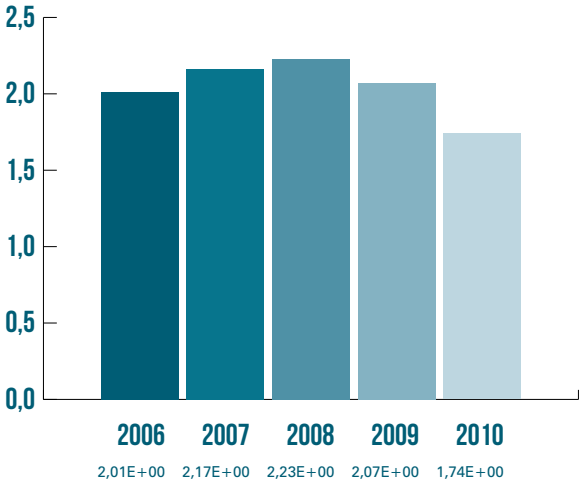


# Annexe C : Indicateurs Communs de Sécurité - Données et définitions utilisées

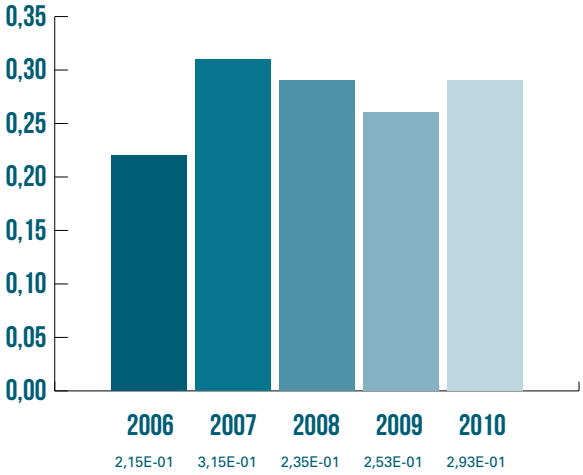
## C.1. Données ISC

Vue d'ensemble des indicateurs

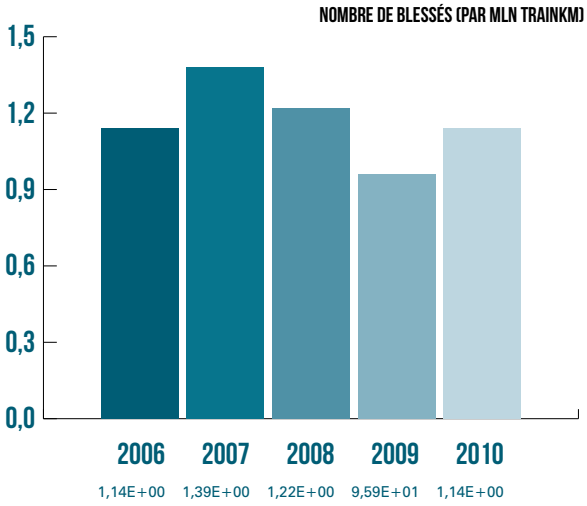
NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS (PAR MLN TRAINKM)



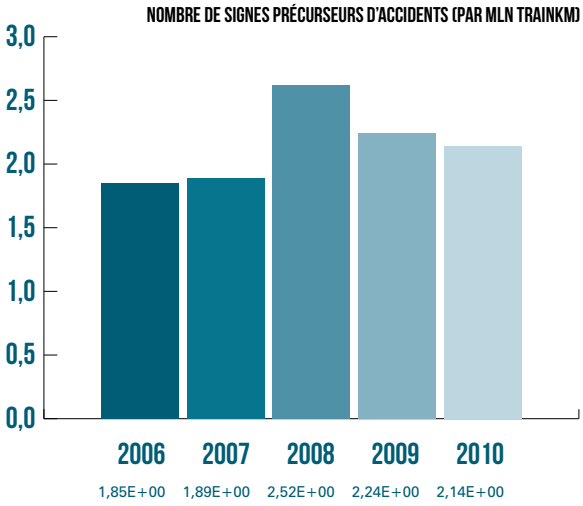

NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)



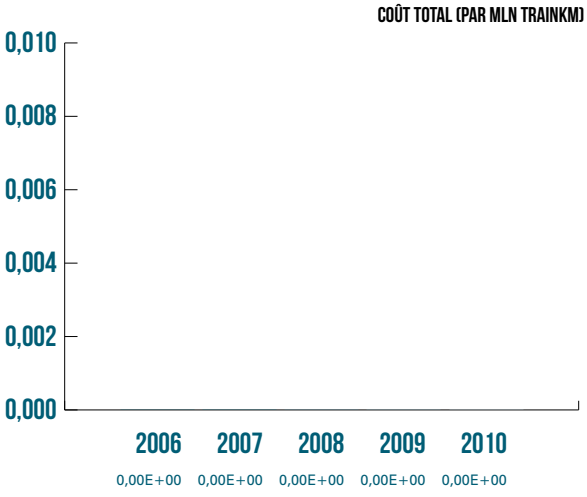

NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)




NOMBRE DE SIGNES PRÉCURSEURS D'ACCIDENTS (PAR MLN TRAINKM)



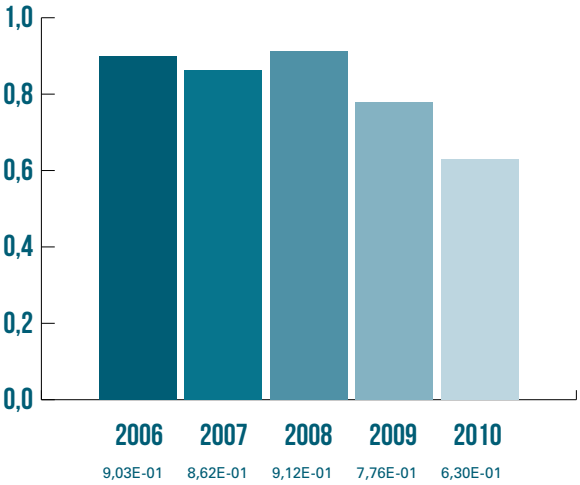

COÛT TOTAL (PAR MLN TRAINKM)



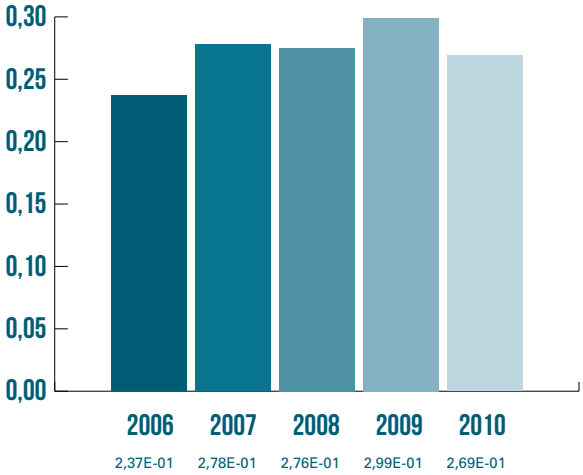

2006 : valeurs pour l'année 2006
2007 : moyenne des valeurs pour les années 2006 et 2007.
2008 : moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007 et 2008.
2009: moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007, 2008 et 2009.
2010 : moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010.

Accidents par type

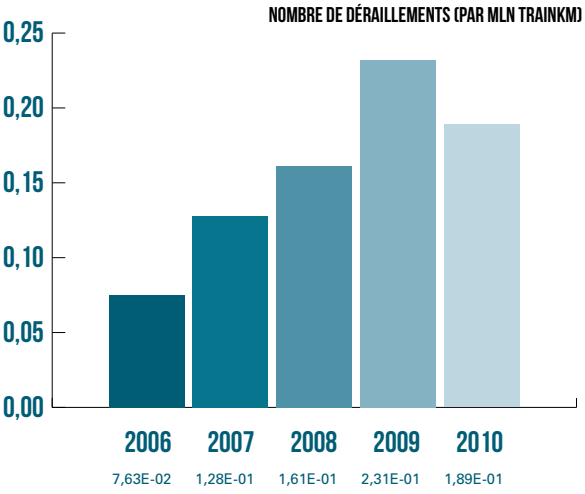
NOMBRE DE COLLISIONS (PAR MLN TRAINKM)



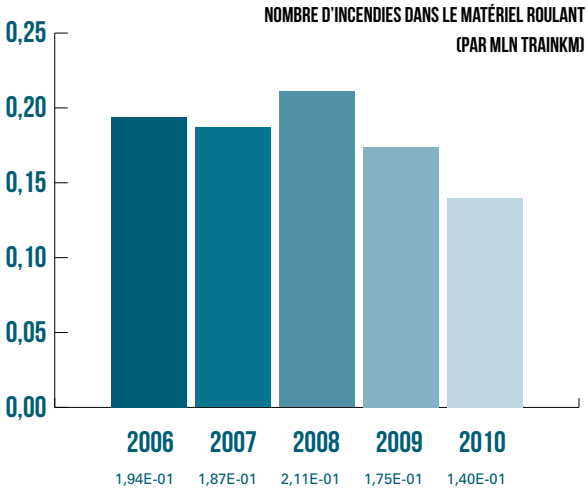

NOMBRE D'ACCIDENTS DE PERSONNES CAUSÉS PAR UN TRAIN EN MOUVEMENT (PAR MLN TRAINKM)



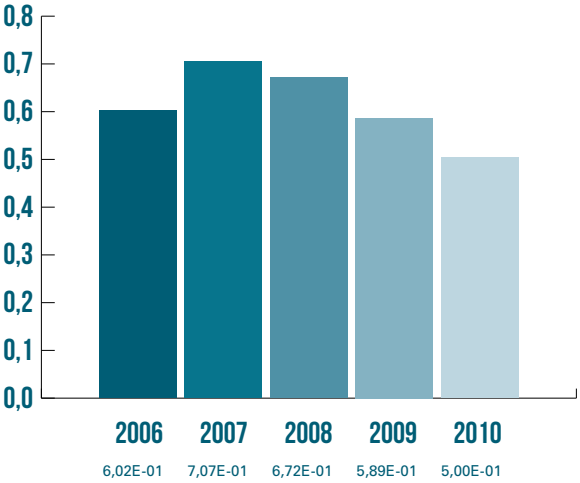

NOMBRE DE DÉRAILLEMENTS (PAR MLN TRAINKM)



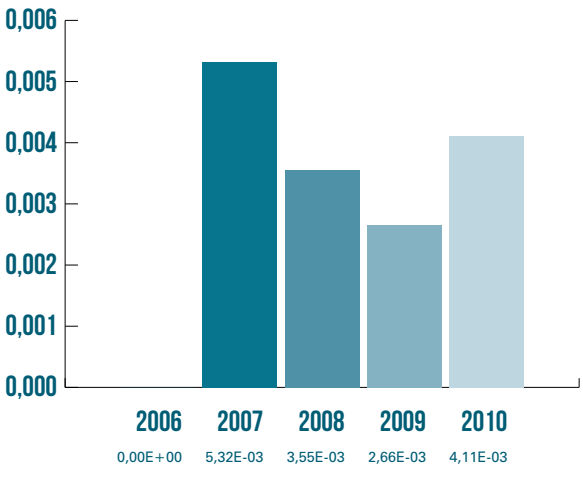

NOMBRE D'INCENDIES DANS LE MATÉRIEL ROULANT (PAR MLN TRAINKM)




NOMBRE D'ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU (PAR MLN TRAINKM)

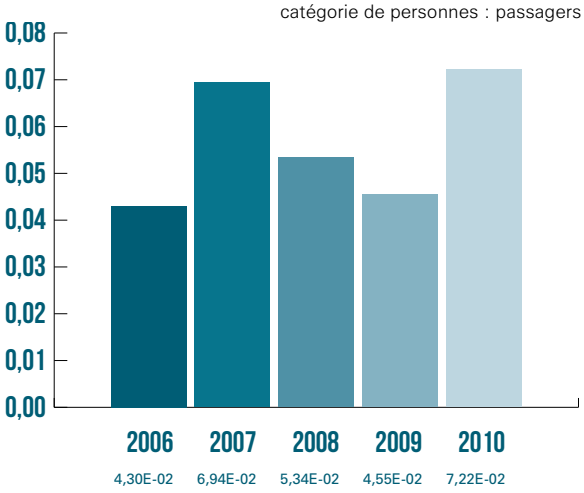



NOMBRE D'AUTRES ACCIDENTS (PAR MLN TRAINKM)

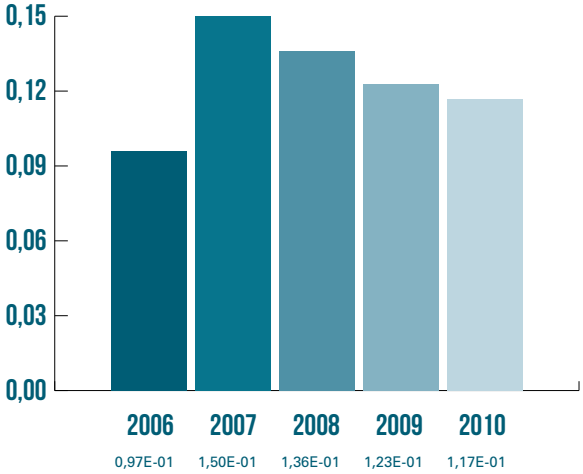


Morts par catégorie de personnes

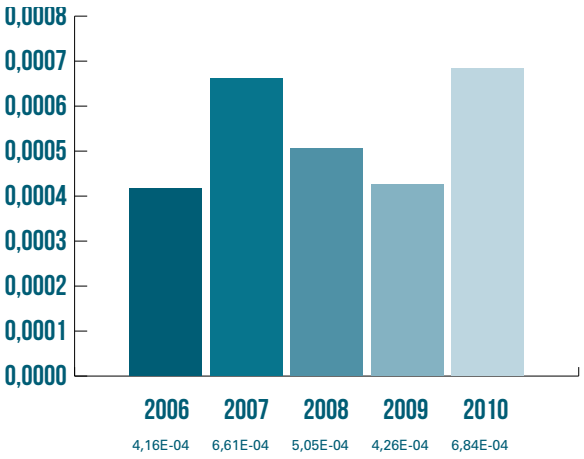
**NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie de personnes : passagers



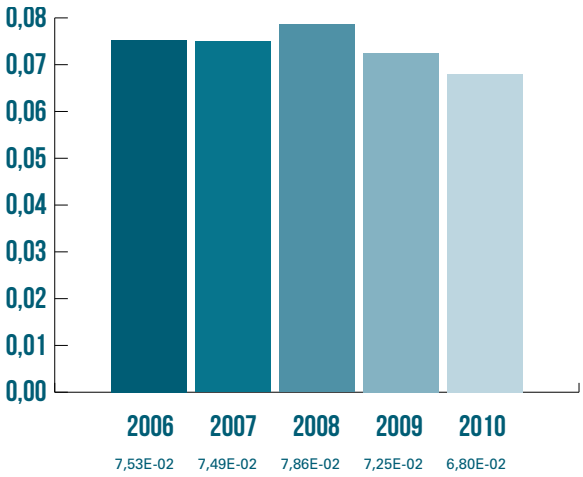

**NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie de personnes : utilisateurs des passages à niveau



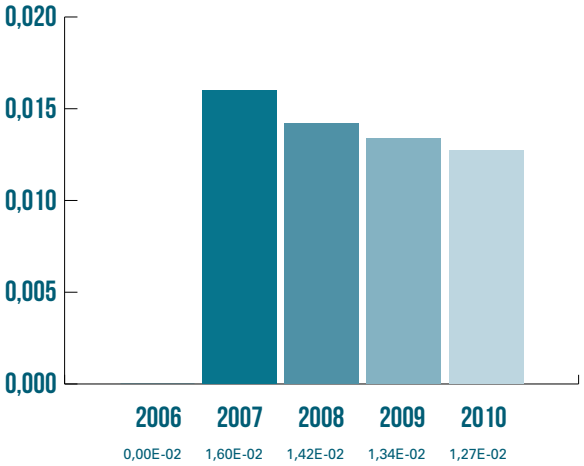

**NOMBRE DE MORTS (PAR BLN PASSENGERKM)**
catégorie de personnes : passagers



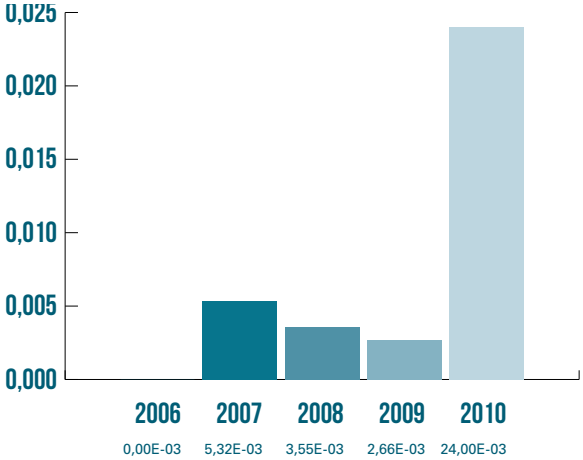

**NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie de personnes : personnes non autorisées




**NOMBRE DE MORTS (PAR BLN PASSENGERKM)**
catégorie de personnes : employés

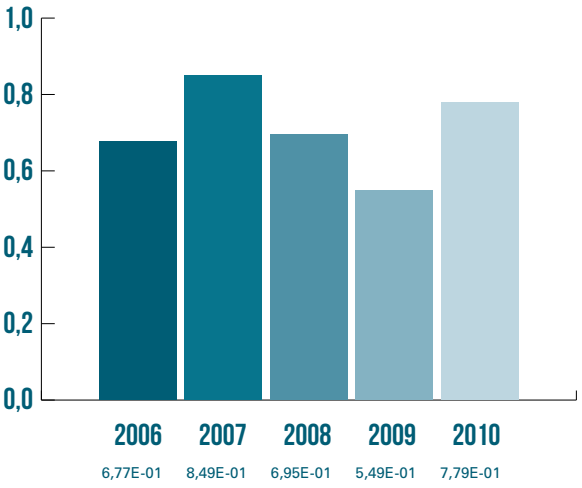



**NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie de personnes : autres

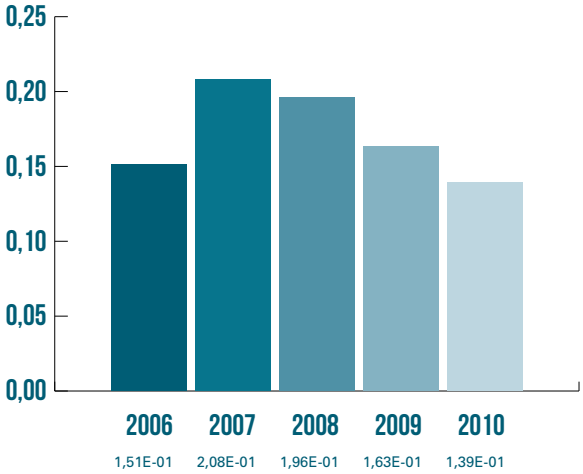


Blessés par catégorie de personnes

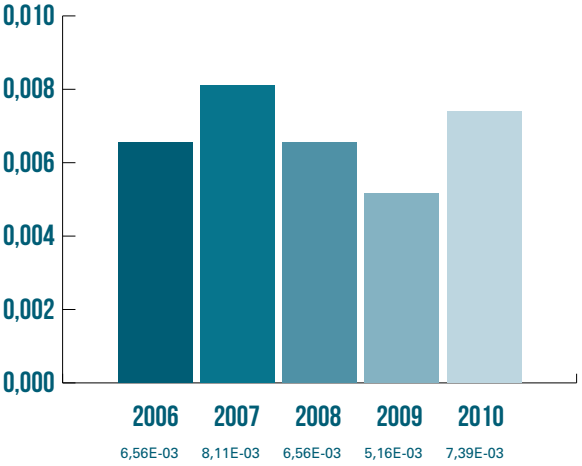
**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie : passagers



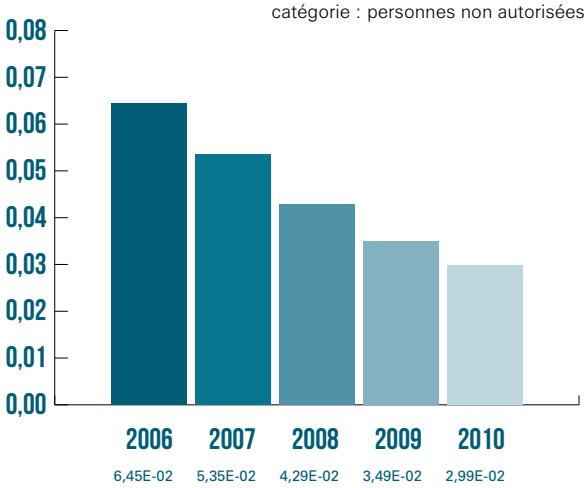

**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie : utilisateurs des passages à niveau



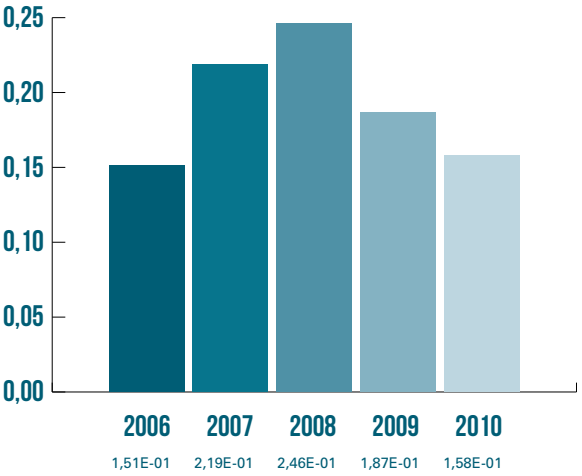

**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR BLN VOYAGEURSKM)**
catégorie : voyageurs de trains



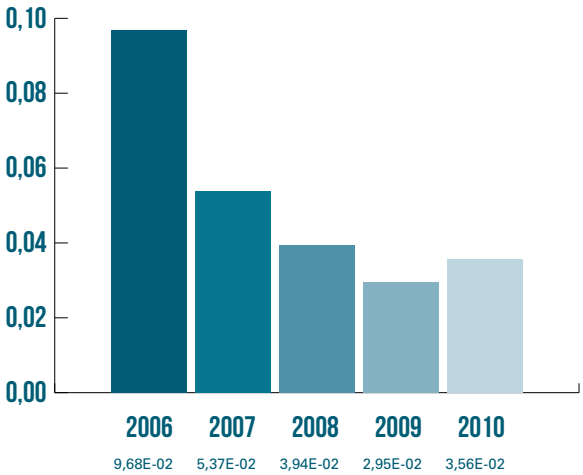

**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie : personnes non autorisées



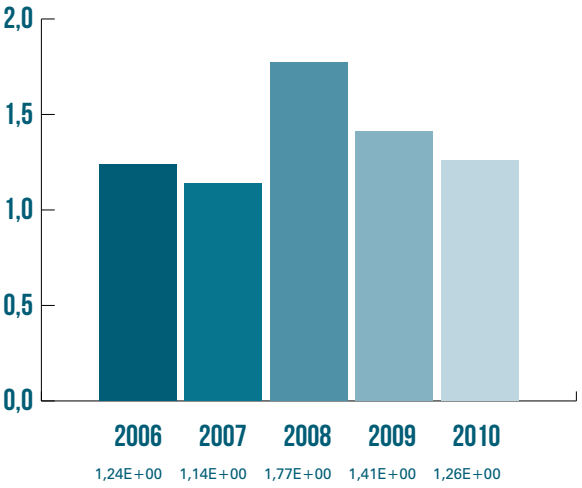

**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie : employés



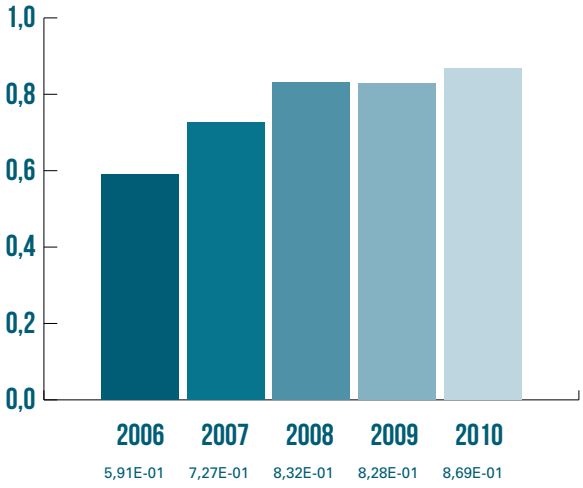

**NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)**
catégorie : autres



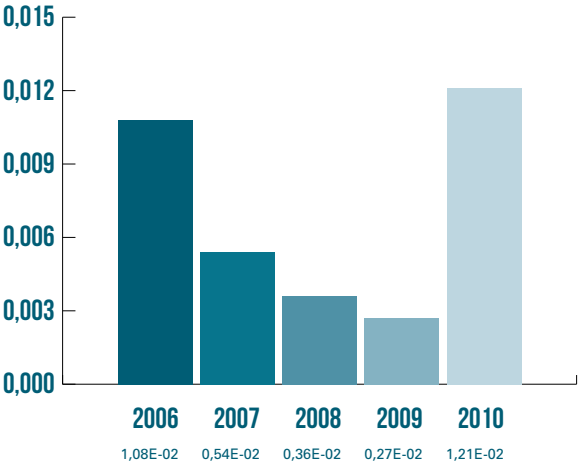
NOMBRE DE RUPTURES DE RAIL (PAR MLN TRAINKM)



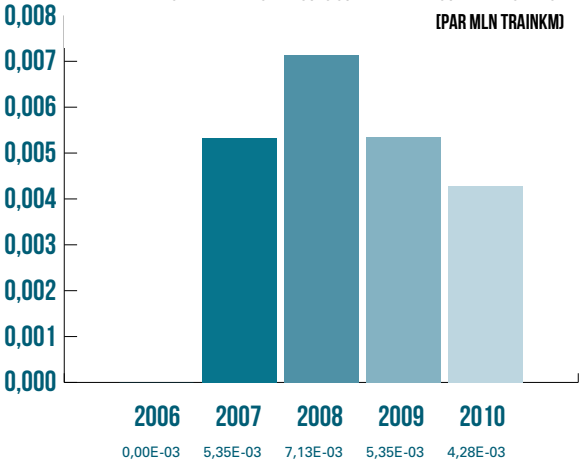

NOMBRE DE SIGNAUX PASSÉS EN SITUATION DE DANGER (PAR MLN TRAINKM)



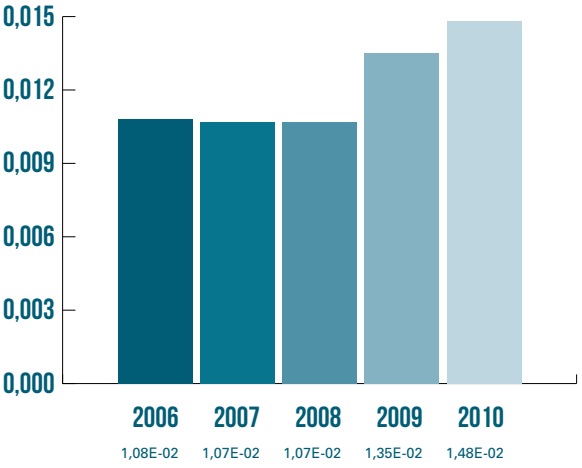

NOMBRE DE GAUCHISSEMENTS DE VOIES (PAR MLN TRAINKM)



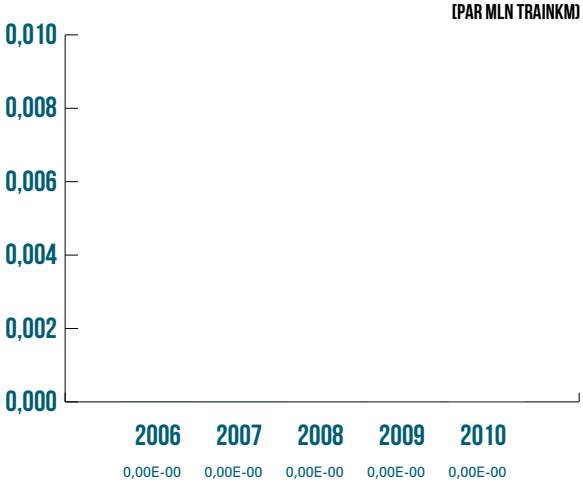

NOMBRE DE BRIS DE ROUES SUR MATÉRIEL ROULANT EN SERVICE (PAR MLN TRAINKM)




NOMBRE D'ERREURS DE SIGNALISATION (PAR MLN TRAINKM)

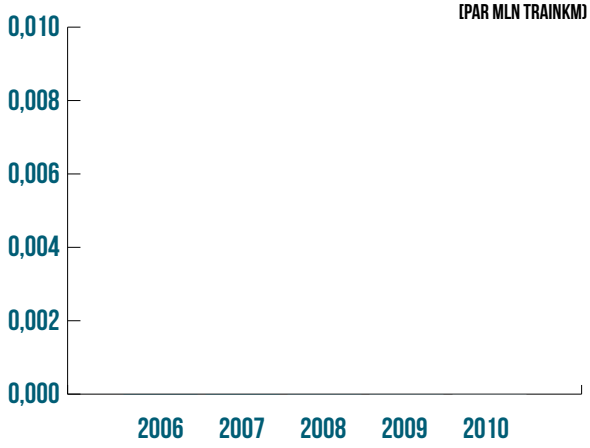



NOMBRE DE RUPTURES D'ESSIEU SUR MATÉRIEL ROULANT EN SERVICE (PAR MLN TRAINKM)

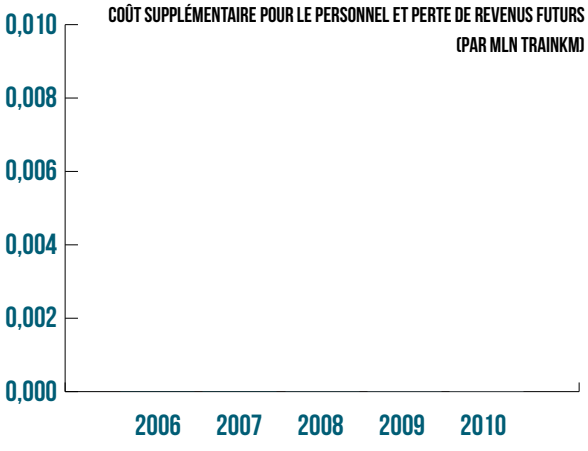


Coût de tous les accidents, nombre d'heures de travail perdues par le personnel et les sous-traitants en raison des accidents. Pas de données disponibles.

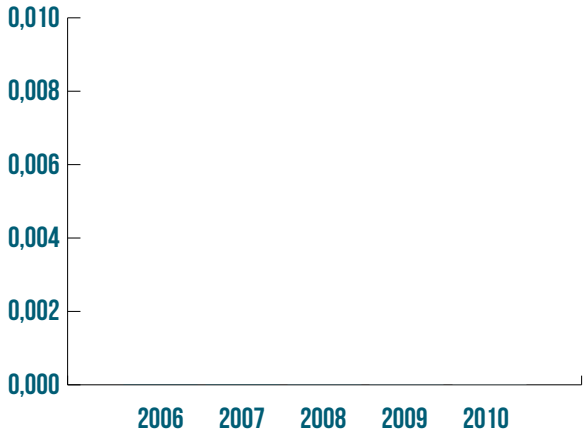
COÛT DES ACCIDENTS LIÉS AU NOMBRE DE MORTS (PAR MLN TRAINKM)



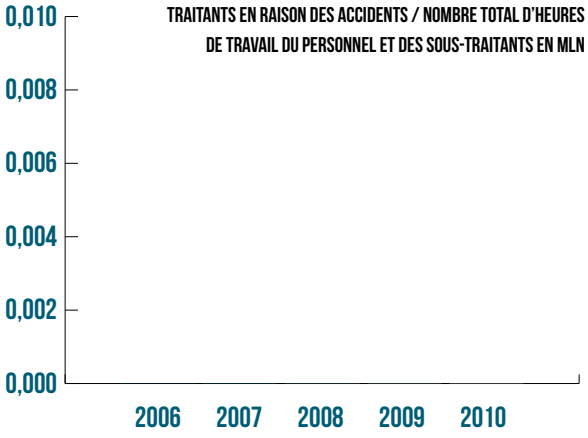

COÛT DES RETARDS, PERTURBATIONS ET DÉVIATIONS DU TRAFIC, Y COMPRIS COÛT SUPPLÉMENTAIRE POUR LE PERSONNEL ET PERTE DE REVENUS FUTURS (PAR MLN TRAINKM)



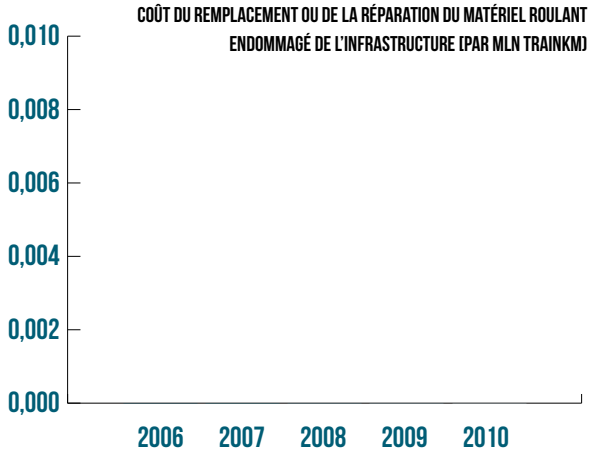

COÛT LIÉ AU NOMBRE DE BLESSÉS (PAR MLN TRAINKM)



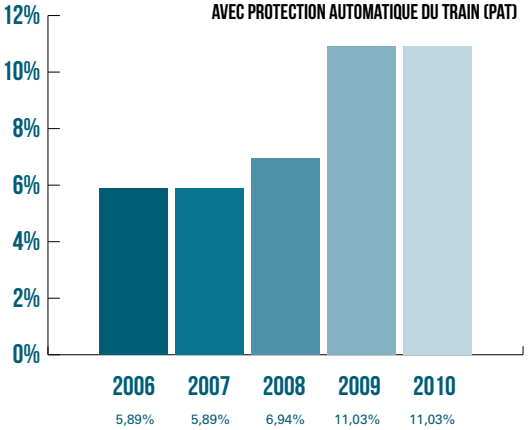

NOMBRE D'HEURES DE TRAVAIL PERDUES PAR LE PERSONNEL ET LES SOUS-TRAITANTS EN RAISON DES ACCIDENTS / NOMBRE TOTAL D'HEURES DE TRAVAIL DU PERSONNEL ET DES SOUS-TRAITANTS EN MLN



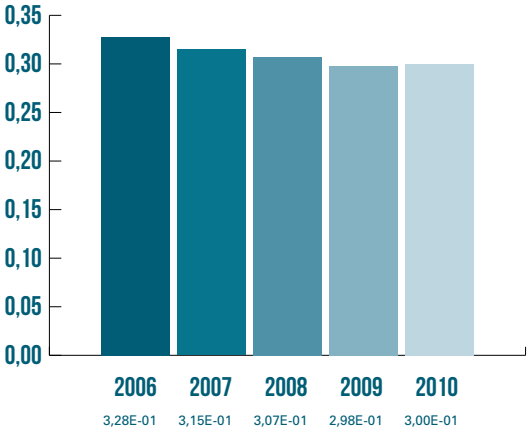

COÛT DU REMPLACEMENT OU DE LA RÉPARATION DU MATÉRIEL ROULANT ENDOMMAGÉ DE L'INFRASTRUCTURE (PAR MLN TRAINKM)



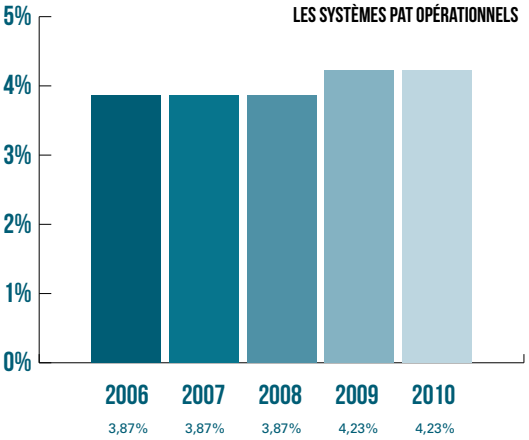
POURCENTAGE DES VOIES ÉQUIPÉES AVEC PROTECTION AUTOMATIQUE DU TRAIN (PAT)



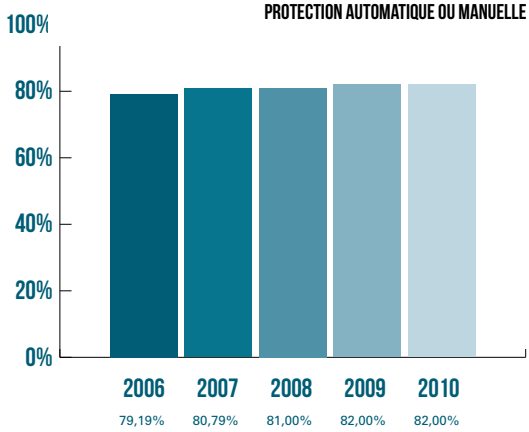

NOMBRE TOTAL DE PASSAGES À NIVEAU PAR KILOMÈTRE DE VOIES



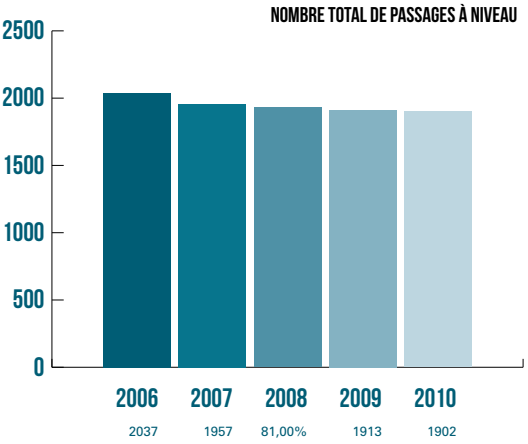

POURCENTAGE DE TRAIN*KM UTILISANT LES SYSTÈMES PAT OPÉRATIONNELS



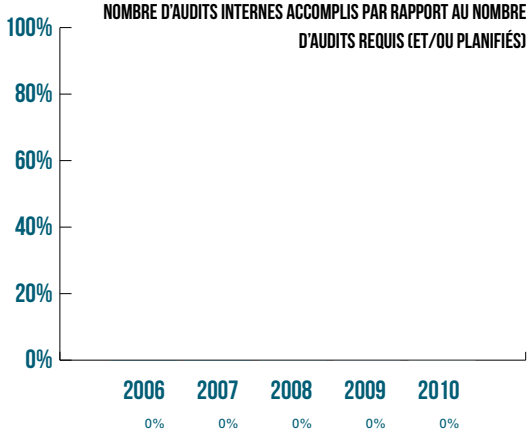

POURCENTAGE DE PASSAGES À NIVEAU AVEC PROTECTION AUTOMATIQUE OU MANUELLE



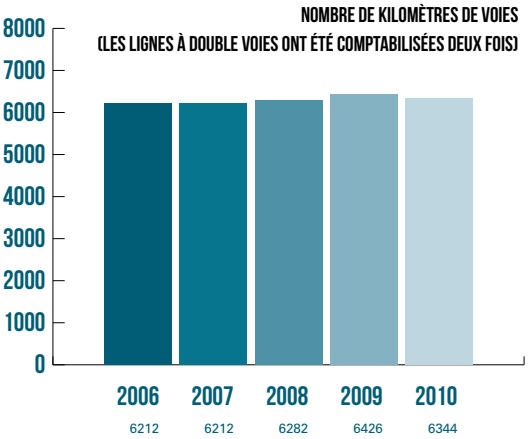

NOMBRE TOTAL DE PASSAGES À NIVEAU




NOMBRE D'AUDITS INTERNES ACCOMPLIS PAR RAPPORT AU NOMBRE D'AUDITS REQUIS (ET/OU PLANIFIÉS)




NOMBRE DE KILOMÈTRES DE VOIES (LES LIGNES À DOUBLE VOIES ONT ÉTÉ COMPTABILISÉES DEUX FOIS)




2006 : valeurs pour l'année 2006
2007 : moyenne des valeurs pour les années 2006 et 2007.
2008 : moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007 et 2008.
2009: moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007, 2008 et 2009.
2010 : moyenne des valeurs pour les années 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010.

### C.2. Définitions utilisées dans ce rapport annuel

a) Pour la période 2006-2009 (règlement 91/03) :

**Mort (personne tuée) :**
Toute personne tuée sur place ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident ferroviaire, sauf suicides.

**Blessé (personne grièvement blessée) :**
Toute personne blessée à la suite d'un accident ferroviaire et hospitalisée pendant plus de 24 heures, sauf tentatives de suicide.

**Kilomètre-voyageur :**
Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur un kilomètre. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

**Voyageur :**
Toute personne ne faisant pas partie du personnel de train et qui voyage par chemin de fer, y compris les voyageurs essayant de monter ou descendre d'un véhicule ferroviaire en marche.

**Suicide :**
Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel entraînant la mort, tel qu'enregistré et classé par l'autorité nationale compétente.

**Accident grave :**
Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en marche et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages importants au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation. Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.

**Train :**
Un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal. Une locomotive 'haut-le-pied', c'est-à-dire une locomotive circulant seule, est considérée comme un train.

**Kilomètre-train :**
Unité de mesure correspondant au déplacement d'un train sur un kilomètre. La distance utilisée est la distance effectivement parcourue si elle est disponible ; sinon, la distance standard du réseau entre l'origine et la destination est utilisée. Seule la distance parcourue sur le territoire national du pays déclarant est prise en compte.

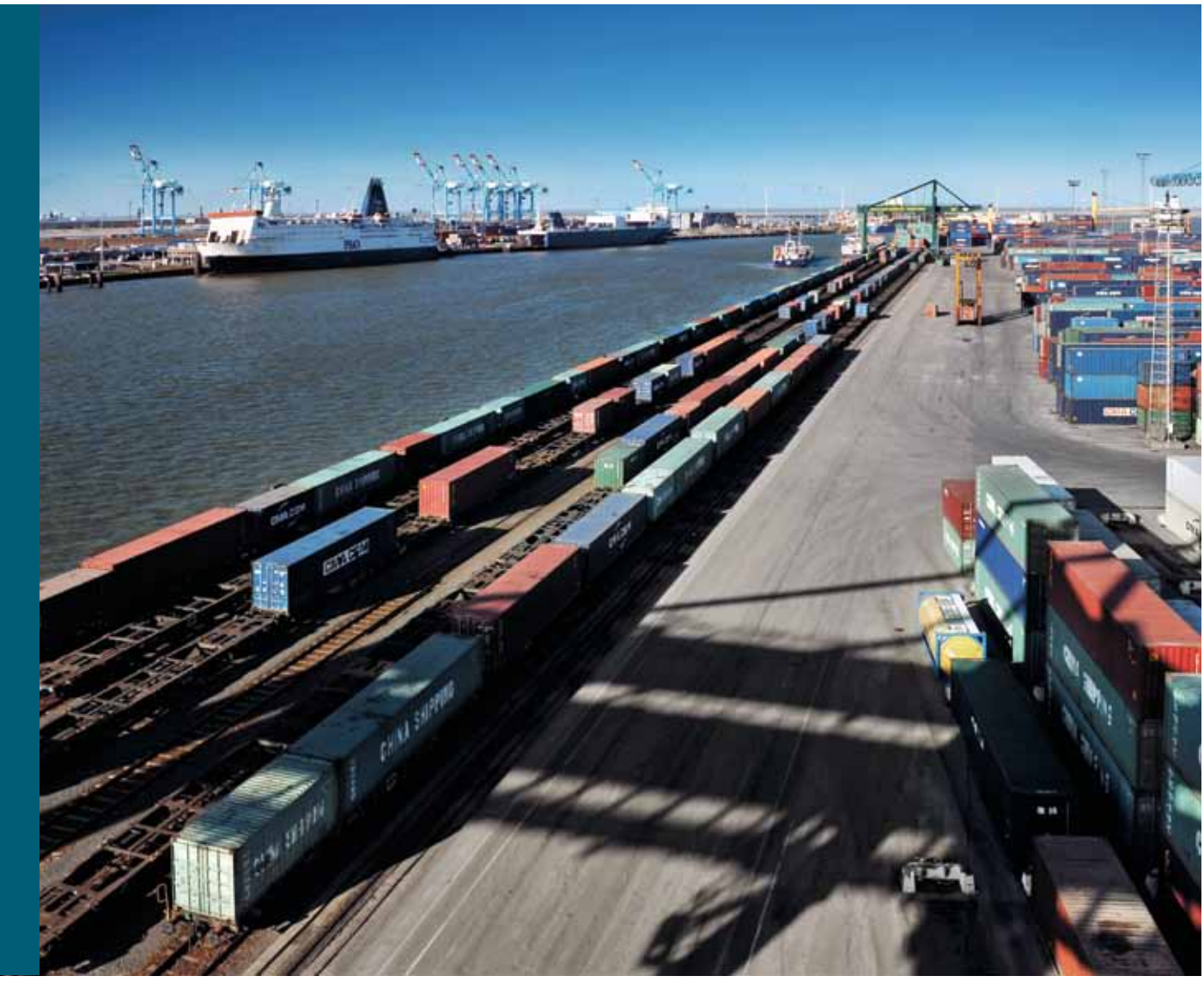
b) Depuis 2010 : Common Safety Indicators

Les définitions des Common Safety Indicators, telles que prévues dans les directives 2004/49/CE et 2009/149/CE, ont été transposées dans la législation nationale en juillet 2010.

Les rapports annuels sur la sécurité qui nous ont été transmis par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires contiennent les chiffres des indicateurs conformément aux définitions des directives susmentionnées.
Le passage abrupt d'indicateurs de sécurité nationaux à des indicateurs de sécurité communs a généré d'importantes différences au niveau des chiffres car ceux-ci ont été obtenus en vertu d'autres définitions. Ce changement sera donc perceptible dès 2011 lors de la détermination des objectifs de sécurité (CST). Il y aura également une rupture des données chiffrées pour l'établissement des analyses de tendances, de sorte que de nouvelles analyses ne pourront être effectuées que d'ici 2 ou 3 ans.

### C.3. Abréviations

| | |
|---|---|
| ETCS | European Train Control System |
| ERTMS | European Railways Traffic Management System |
| ECM | Entité en Charge de la Maintenance |
| ISC | Indicateur de Sécurité Commun |
| PN | Passage à Niveau |
| MLN | $10^6$ |
| MLD | $10^9$ |
| MCS | Méthodes Communes de Sécurité |
| ANS | Autorité Nationale de Sécurité |
| MR | Matériel Roulant |
| EF/GI | Entreprise Ferroviaire et Gestionnaire de l'Infrastructure |
| RNV | Registre National des Véhicules |
| MDV | Marquage du Détenteur de Véhicule |



# Annexe D : Modifications importantes de la législation et de la réglementation

| Législation générale concernant la sécurité nationale des chemins de fer | Référence légale | Date d'entrée en vigueur de la législation | Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante) | Description |
|---|---|---|---|---|
| Loi-programme : volet de l'Autorité de Sécurité de Sécurité. | Loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses. L'article 18 concernant les modalités de transfert d'effectifs du Groupe SNCB vers l'Autorité de Sécurité est adapté pour la direction de l'Autorité. | 29/12/2010 | Modification législative : intervention de la Commission européenne afin d'assurer l'indépendance de l'Autorité de Sécurité par rapport au Groupe SNCB. | Cet article dispose qu'au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses, la direction de l'Autorité de Sécurité ne pourra plus avoir le moindre lien avec la SNCB-Holding. Elle n'aura donc plus les droits et avantages reconnus aux agents statutaires de la SNCB-Holding. |
| Loi modifiant la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. | La loi du 26 janvier 2010 modifie la loi du 19 décembre 2006 (laquelle est une transposition de la directive 2004/49/CE). | 19/02/2010 | Modification de la loi transposant les directives 2008/110/CE et 2007/59/CE. | Cette modification législative transpose les dispositions relatives aux entités en charge de la maintenance en droit belge.<br>Elle transpose également les directives relatives à la certification des conducteurs de trains conduisant des locomotives et trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté. |
| Loi modifiant la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. | La loi du 26 janvier 2010 modifie la loi du 19 décembre 2006 via l'introduction d'un article 14/5 supplémentaire. | 19/02/2010 | Modification de la loi dans le cadre de la transposition de la directive 2004/49/CE, et plus particulièrement de l'article 17, §3. | Modification de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et du Code judiciaire concernant les recours possibles contre certaines décisions de l'Autorité de Sécurité. |
| Loi modifiant la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. | La loi du 26 janvier 2010 modifie la loi du 19 décembre 2006 via l'introduction des article 14/6 et 14/7 supplémentaires. | 19/02/2010 | Modification de la loi dans le cadre de la transposition de la directive 2004/49/CE, et plus particulièrement de l'article 17, §3. | Modification de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire concernant les recours possibles contre certaines décisions de l'Autorité de Sécurité. |
| Loi relative à l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de la Communauté européenne. | Loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de la Communauté européenne. | 19/02/2010 | Transposition de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité au sein de la Communauté. | Cette loi transpose la directive 2008/57 en droit belge. |

| **Législation générale concernant la sécurité des chemins de fer nationaux** | **Référence légale** | **Date d'entrée en vigueur de la législation** | **Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante)** | **Description** |
|---|---|---|---|---|
| Arrêté royal concernant le contrôle des déclarations de conformité CE de la commercialisation de l'interopérabilité. | Arrêté royal du 21 décembre 2010. | 31/12/2010 | Poursuite de la transposition de la directive 2008/57/CE, et plus particulièrement des articles 10 à 12. | Cet arrêté stipule les mesures que peut prendre l'Autorité de Sécurité en cas de non-respect de la procédure de conformité CE ou en cas de non-conformité des constituants d'interopérabilité avec, éventuellement, un retrait du marché. |
| Arrêté royal spécifiant les montants dont le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires sont redevables pour la participation aux frais de l'Autorité de Sécurité. | Arrêté royal du 17 juin 2010. | 01/01/2010 | En vertu de la loi, le financement de l'Autorité de Sécurité est fixé par arrêté royal. | Cet arrêté royal fixe les montants pour l'année calendrier 2010. |

| **Règles nationales concernant la sécurité ferroviaire** | **Référence légale** | **Date d'entrée en vigueur de la législation** | **Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante)** | **Description** |
|---|---|---|---|---|
| Prescriptions relatives aux indicateurs de sécurité nationaux et à leur mode de collection. | Arrêté royal du 25 juin 2010 portant modification de la loi du 19 décembre 2006. | 05/07/2010 | Cet arrêté royal constitue la transposition de la directive 2009/149/CE. | L'annexe I, qui décrit les indicateurs de sécurité, est remplacée par une nouvelle annexe conforme à la directive. Ainsi, les indicateurs de sécurité communs sont les indicateurs de sécurité utilisés en Belgique à partir de 2010. |
| Prescriptions relatives aux méthodes et objectifs de sécurité nationaux. | Arrêté royal du 25 juin 2010 portant modification de l'AR du 13 novembre 2009. | 05/07/2010 | Cet arrêté royal modifie les prescriptions nationales d'après le règlement 352/2009/CE. | Pour l'application des méthodes de sécurité, la méthode nationale d'évaluation des risques est remplacée par les méthodes de sécurité communes. |
| Prescriptions concernant les enquêtes relatives aux accidents et incidents, y compris les recommandations. | Arrêté royal du 25 juin 2010 portant modification de l'AR du 16 janvier 2007. | 05/07/2010 | Reprise de certaines tâches de la B-Holding par l'Organe d'enquête. | L'Organe d'enquête établit une base de données de toutes les enquêtes et analyses d'accidents/incidents, y compris les conclusions, et gère elle-même cette base de données. |
| Prescriptions relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et aux certificats de sécurité des entreprises ferroviaires. | Arrêté royal du 25 juin 2010 portant modification de la loi du 16 janvier 2007 relative à l'agrément et au certificat de sécurité. | 05/07/2010 | Adaptation de l'arrêté royal en fonction du changement par la loi du 6 mai 2009 à la loi du 19 décembre 2006. | Il ne faut plus demander conseil à la B-Holding, membre du groupe SNCB, en cas de demande d'un certificat de sécurité.<br>Le rapportage des incidents et accidents à l'Organe d'enquête est structuré. |

| **Règles nationales concernant la sécurité ferroviaire** | **Référence légale** | **Date d'entrée en vigueur de la législation** | **Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante)** | **Description** |
|---|---|---|---|---|
| Prescriptions relatives au matériel roulant. | Arrêté ministériel du 30 juillet 2010. | 17/09/2010 | Fixation des prescriptions nationales relatives au matériel roulant si aucune spécification technique nationale n'est applicable à ce matériel. | Les anciennes prescriptions ont été adaptées et classées conformément à la directive 2009/131/CE. |
| Prescriptions relatives aux détenteurs de véhicules ferroviaires. | Arrêté royal du 21 décembre 2010 concernant les entités en charge de la maintenance des véhicules ferroviaires. | 07/02/2011 | Poursuite de l'exécution de la directive 2008/110/CE. | Cet arrêté royal prévoit une base juridique pour les prescriptions reprises dans le Memorandum of Understanding relatif aux entités en charge de la maintenance (en attendant la publication du règlement de la Commission européenne). |
| **Règles communes de fonctionnement et d'exploitation du réseau ferroviaire, y compris les signaux et procédures de trafic** | **Référence légale** | **Date d'entrée en vigueur de la législation** | **Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante)** | **Description** |
| | RSEIF 2.1 - Installations fixes de traction électrique. | 14/10/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Introduction d'installations fixes pour l'alimentation électrique 3 kV des véhicules. |
| | RSEIF 3.2 - Aide à la conduite. | 14/10/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Suppression de certaines conditions relatives aux systèmes d'aide à la conduite.<br>Suppression de notions liées à la vigilance.<br>Transfert au RSEIF 5.5 des mesures à prendre :<br>- en cas d'avarie du bouton d'urgence ;<br>- au constat d'un incident de répétition (crocodile ou balise). |
| | RSEIF 4.1 - Conditions applicables aux trains. | 26/07/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Remplacement de la réglementation du 1er paquet ferroviaire.<br>Placement des marchandises dangereuses dans les installations.<br>Lampe bi-flash.<br>Garages non couverts.<br>Interruption des IOT.<br>Retrait des prescriptions qui ne s'adressent qu'au gestionnaire de l'infrastructure. |
| | RSEIF 4.4 - Transports et chargements exceptionnels. | 12/02/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Remplacement de la réglementation du 1er paquet ferroviaire. |
| | RSEIF 5.2 - Règles d'exploitation pour les lignes principales. | 16/02/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Suppression de la notion "trains facultatifs".<br>Mise en concordance avec les règles européennes de la terminologie de communication (uniquement en néerlandais). |

| Règles communes de fonctionnement et d'exploitation du réseau ferroviaire, y compris les signaux et procédures de trafic | Référence légale | Date d'entrée en vigueur de la législation | Raison de l'introduction (une nouvelle loi ou une modification de la législation existante) | Description |
|---|---|---|---|---|
| | RSEIF 5.5 - Mesures à prendre en cas de retard, d'incident, d'urgence, d'accident ou de situation anormale. | 22/11/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Transfert des mesures à prendre en cas d'absence ou d'avarie du bouton d'urgence et au constat d'un incident récurrent (crocodile ou balise TBL1+) et adaptation du formulaire E361.<br>Prise en compte de l'arrêté royal du 25 juin 2010. |
| | RSEIF 6.0 - Prescriptions du RGS qui demeurent d'application. | 25/08/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Cette règle est motivée par :<br>- l'introduction d'un nouveau formulaire S422 « Ordre de franchissement » délivré sur place ;<br>- la suppression de la procédure S380 « Aiguillages à contrôler sur demande ».<br>Cette règle est publiée à titre provisoire afin d'accélérer la mise en application des modifications indiquées ci-avant. Elle sera supprimée après publication du RSEIF 6.1, qui porte sur le franchissement de signaux et est en cours de révision. |
| | RSEIF 6.2 - Mesure particulière sur les lignes pourvues d'une cabine de signalisation. | 26/07/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Supprime les formulaires S678 et S681.<br>Les procédures correspondantes seront effectuées au moyen du formulaire E370. |
| | RSEIF 7.3 - Prescriptions particulières en matière de sécurité du travail. | 08/12/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Insertion des prescriptions relatives à la protection du personnel de l'UI, présent sur le domaine ferroviaire.<br>Suppression de l'utilisation du S427 par l'UI.<br>Insertion de prescriptions visant à protéger le personnel du SSICF qui assure le contrôle des installations du gestionnaire de l'infrastructure.<br>Insertion de prescriptions pour le transvasement de liquides ou gaz inflammables. |
| | RSEIF 7.4 - Coordination des travaux et de la circulation. | 03/12/2010 | Nécessité d'adapter les règles opérationnelles. | Intégration des prescriptions relatives aux Avis de Ralentissement Temporaires (ART).<br>Actualisation de la terminologie employée. |

# Annexe E : Évolution de l'agrément de sécurité - Données numériques

### E.1. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE

| | | |
|---|---|---|
| Nombre de certificats de sécurité sur base de la directive 2001/14/CE délivrés en 2010. | en Belgique | 0 |
| | dans un autre État membre | 0 |

### E.2. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

| | | Nouveaux | Mis à jour/modifiés | Renouvelés |
|---|---|---|---|---|
| E.2.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables, détendus en 2010 par des entreprises ferroviaires, enregistrées | en Belgique | 2 | 2 | 0 |
| | dans un autre État membre | - | - | - |
| E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables, détendus en 2010 par des entreprises ferroviaires, enregistrées | en Belgique | 6 | 3 | 0 |
| | dans un autre État membre | - | - | - |

| | | | A | R | I |
|---|---|---|---|---|---|
| E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A, introduites en 2010 par des entreprises ferroviaires, enregistrées | en Belgique | Nouveaux certificats | 2 | 0 | 0 |
| | | Certificats mis à jour/modifiés | 2 | 0 | 0 |
| | | Certificats renouvelés | 0 | 0 | 0 |
| | dans un autre État membre | Nouveaux certificats | - | - | - |
| | | Certificats mis à jour/modifiés | - | - | - |
| | | Certificats renouvelés | - | - | - |
| E.2.4. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie B introduites en 2010 par des entreprises ferroviaires enregistrées | en Belgique | Nouveaux certificats | 6 | 2 | 0 |
| | | Certificats mis à jour/modifiés | 3 | 0 | 0 |
| | | Certificats renouvelés | 0 | 0 | 0 |
| | dans un autre État membre | Nouveaux certificats | - | - | - |
| | | Certificats mis à jour/modifiés | - | - | - |
| | | Certificats renouvelés | - | - | - |

A = Demande acceptée, le certificat a été délivré.
R = Demande refusée, pas de certificat délivré.
I = La demande est en cours d'examen, certificat pas encore délivré.

E.2.5. Liste des pays où les entreprises ferroviaires ayant introduit une demande de certificat de sécurité partie B en Belgique ont déjà obtenu leur certificat de sécurité partie A

- France
- Pays-Bas
- Royaume-Uni

### E.3. Agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

| | Nouveaux | Mis à jour/modifiés | Renouvelés |
|---|---|---|---|
| E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2010 par des gestionnaires de l'infrastructure en Belgique. | 0 | 1 | 0 |

| | | A | R | I |
|---|---|---|---|---|
| E.3.2. Nombre de demandes d'agréments de sécurité par des gestionnaires de l'infrastructure en 2010 en Belgique. | Nouveaux agréments | 0 | 0 | 0 |
| | Agréments mis à jour/modifiés | 0 | 0 | 1 |
| | Agréments renouvelés | 0 | 0 | 0 |

A = Demande acceptée, l'agrément a été délivré.
R = Demande refusée, pas d'agrément délivré.
I = La demande est en cours d'examen, agrément pas encore délivré.

### E.4. Aspects procéduraux - Certificats de sécurité partie A

| | | Nouveaux | Mis à jour/modifiés | Renouvelés |
|---|---|---|---|---|
| Délai moyen, après réception des informations requises, entre la réception d'une demande et la délivrance d'un certificat de sécurité partie A en 2010 pour des entreprises ferroviaires. | Certificat délivré en Belgique | 44 jours ouvrables en moyenne | 14 jours ouvrables en moyenne | - |
| | Certificat délivré dans un autre État membre | - | - | - |

### E.5. Aspects procéduraux - Certificats de sécurité partie B

| | | Nouveaux | Mis à jour/modifiés | Renouvelés |
|---|---|---|---|---|
| Délai moyen, après réception des informations requises, entre la réception d'une demande et la délivrance d'un certificat de sécurité partie B en 2010 pour des entreprises ferroviaires. | Certificat délivré en Belgique | 56 jours ouvrables en moyenne | 36 jours ouvrables en moyenne | - |
| | Certificat délivré dans un autre État membre | - | - | - |

### E.6. Aspects procéduraux - Agréments de sécurité

| | | Nouveaux | Mis à jour/modifiés | Renouvelés |
|---|---|---|---|---|
| Délai moyen, après réception des informations requises, entre la réception d'une demande et la délivrance d'un agrément de sécurité en 2010 pour le gestionnaire de l'infrastructure. | Agrément délivré en Belgique | 21 jours ouvrables en moyenne | 21 jours ouvrables en moyenne | - |
| | Agrément délivré dans un autre État membre | - | - | - |