



*Service public fédéral
Mobilité et Transports*

Rapport Annuel 2007 de l'Autorité Nationale de Sécurité de Belgique

Service public fédéral Mobilité et Transports
DIRECTION GENERALE DU TRANSPORT TERRESTRE
SERVICE DE SECURITE ET D'INTEROPERABILITE DES CHEMINS DE FER
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles

TABLE DES MATIERES

A. Objectif du rapport	4
B. Introduction	4
1. <i>Introduction au rapport</i>	<i>4</i>
2. <i>Information relative à la structure ferroviaire (Annexe A)</i>	<i>4</i>
3. <i>Résumé – Analyse générale des tendances (p. ex. tendances dans le développement de la sécurité des chemins de fer, certification, etc.)</i>	<i>5</i>
C. Organisation	5
1. <i>Introduction à l'organisation</i>	<i>5</i>
2. <i>Schéma organisationnel</i>	<i>7</i>
3. <i>Coordonnées</i>	<i>7</i>
D. Développement de la sécurité ferroviaire	7
1. <i>Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances</i>	<i>7</i>
2. <i>Analyse détaillée des tendances des données</i>	<i>8</i>
3. <i>Résultats des recommandations de sécurité</i>	<i>9</i>
E. Modifications importantes dans la législation et la réglementation	9
F. Le développement de la certification et de l'agrément de sécurité	10
1. <i>Législation nationale – dates de début – disponibilité</i>	<i>10</i>
2. <i>Données numériques (Annexe E)</i>	<i>11</i>
3. <i>Aspects relatifs à la procédure</i>	<i>11</i>
G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure	13
H. Conclusions sur l'année rapportée – Priorités	15
I. Sources d'information	16
J. Annexes	16



A. OBJECTIF DU RAPPORT

Le présent rapport porte sur les activités du SSICF (Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer) au cours de l'année 2007. Ce rapport concerne l'exécution de l'article 18 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaire, transposé dans la législation belge par l'article 15 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le SSICF a rédigé ce rapport.

Le SSICF est un service de la Direction générale Transport terrestre, qui fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports. Le SSICF a été nommé Autorité nationale de Sécurité par l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire.

Le rapport contient tous les articles mentionnés dans la Directive 2004/49/CE et a été basé sur les recommandations de l'Agence ferroviaire européenne.

B. INTRODUCTION

1. Introduction au rapport

Le SSICF a débuté ses activités en tant qu'Autorité nationale de Sécurité le 2 février 2007. C'est la première année que le rapport comporte des données concernant les activités mentionnées dans la directive de sécurité. Le rapport annuel 2006 a été rédigé par rapport à la législation basée sur le premier paquet ferroviaire.

Le SSICF enverra ce rapport à l'Agence ferroviaire européenne. Il le publiera avec ses traductions française et néerlandaise sur le site web du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Le SSICF procurera également une version sur papier en vue d'une diffusion limitée, destinée aux acteurs nationaux et autres personnes intéressées.

Ce rapport concerne l'année 2007. Des changements significatifs dans la réglementation nationale ont été effectués début 2008. Dans le présent rapport, ces changements sont simplement mentionnés, sans être commentés.

2. Information relative à la structure ferroviaire (Annexe A)

- Plan du réseau
- Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure



3. Résumé – Analyse générale des tendances (p. ex. tendances dans le développement de la sécurité ferroviaire, certification, etc.)

De façon générale, le niveau de sécurité sur les chemins de fer belges est maintenu. Néanmoins, les SPAD (Signals Passed at Danger = conduite impliquant un danger) restent problématiques. Des solutions adéquates sont recherchées. Deux accidents ferroviaires graves ont eu lieu, causant 2 morts et 51 blessés.

Le SSICF a délivré le certificat de sécurité (premier paquet ferroviaire) à certaines EF (entreprises ferroviaires). Ce qui a entraîné une légère croissance du nombre d'EF actives sur l'infrastructure ferroviaire belge. En 2007, le SSICF n'a délivré aucun certificat de sécurité sur base de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaire (second paquet ferroviaire).

C. ORGANISATION

1. Introduction à 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 suivantes:

- Autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité en Belgique;
- Contrôler la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles;
- Autoriser la mise en service de matériel roulant nouveau et substantiellement modifié qu'une STI ne couvre pas encore ;
- Délivrer, renouveler, modifier, ajouter et retirer les certificats de sécurité des EF et l'agrément de sécurité des GI (gestionnaires de l'infrastructure) ;
- Donner des conseils sur les règles opérationnelles développées par le gestionnaire de l'infrastructure (également reprises dans l'arrêté royal du 16 janvier 2007, qui définit la procédure pour approbation et la publication des règles nationales de sécurité) ;
- Participer au développement des règles nationales de sécurité (également en vertu de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicable au GI et aux EF);
- Développer le RNV (Registre National des Véhicules) selon les spécifications communes, l'attribution des codes alphanumériques aux véhicules, et y introduire les données (ceci est également repris dans l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, et du système ferroviaire conventionnel) ;
- Contrôler l'application des règles nationales de sécurité;



- Assurer le suivi des mesures prises à la suite des recommandations faites par la cellule d'enquête sur les accidents et incidents ;
- Superviser les organisations qui procurent les services de formation ;
- Délivrer les licences des conducteurs de train et les attestations pour le personnel d'accompagnement.

Le SSICF , en tant qu'Autorité nationale de Sécurité, participe également aux groupes de travail de l'ERA (European Railway Agency), et répond aux questionnaires de l'ERA.

Le SSICF est responsable de la transposition et de l'application des règles internationales relatifs au transport de marchandises dangereuses (RID), y compris les contrôles et les rapports en matière d'accidents.

Le SSICF représente la Belgique dans les réunions du Comité institué en vertu de l'Article 21 (1996/48/CE, 2001/16/CE).

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

L'organigramme du SSICF se présente comme suit :

Le directeur du SSICF, appuyé directement par une équipe administrative, un juriste et un expert en communication (6 personnes au total) ;

L'Unité Sécurité, le chef d'unité assisté par du personnel responsable des certificats de sécurité (délivrance et suivi), du contrôle de l'application des règles nationales de sécurité, de l'élaboration des règles de sécurité et des licences des conducteurs (délivrance et suivi) (total de 7 personnes) ;

L'Unité Infrastructure (pour la mise en service des sous-systèmes) (INF, ENE, CCS), composée d'un chef d'unité assisté par d'une équipe chargés de délivrer et d'assurer le suivi des agréments de sécurité, d'aborder les questions d'interopérabilité au niveau de l'infrastructure, de l'énergie et de l'ERTMS (4 personnes au total) ;

L'Unité Matériel Roulant, s'occupant de la mise en service de tous les types de matériel roulant, contrôlant et supervisant le matériel roulant de tous les utilisateurs de l'infrastructure, les problèmes d'interopérabilité du matériel roulant (ERTMS, Matériel Roulant, matériel à marchandises, bruit, ...), RID, reconnaissance mutuelle de matériel roulant, MDV (Marquage du Détenteur de Véhicules), RNV (Registre National des Véhicules), inspection des tram/métro et matériel roulant historique (7 personnes au total).

A la date du 31 décembre 2007, le SSICF comptait au total 24 personnes. Les experts sont chargés de tâches diversifiées.



2. Schéma organisationnel

(Annexe B)

3. Coordonnées

Service public fédéral Mobilité et Transports
DIRECTION GENERALE TRANSPORT TERRESTRE
DEPARTEMENT DE SECURITE et d'INTEROPERABILITE des CHEMINS de FERS
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Tél. : +32 2 277 3911
Fax : +32 2 277 40 55
Adresse e-mail: nsa@mobilite.fgov.be
www.mobilite.fgov.be

D. DÉVELOPPEMENT DE LA SECURITE FERROVIAIRE

1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances

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

Accidents/éléments précurseurs ayant déclenché les mesures			Mesures de sécurité décidées
Date	Lieu	Description de l'événement	
26/04/07	Izegem	Collision train de passagers	Révision des procédures liées aux travaux de signalisation par le gestionnaire de l'infrastructure
29/11/07	La Hulpe	Ouvriers impliqués dans une collision	A fixer

Table D.1.2 – Autres mesures de sécurité prises suite à des accidents

Mesure de sécurité décidée	Description du déclenchement des mesures
Aucune	



2. Analyse détaillée des tendances des données

Nous avons observé les tendances suivantes dans le domaine de la sécurité des chemins de fer au cours de ces deux dernières années (nombres par kilomètre-trains) :

Le nombre total des accidents a fortement augmenté :

- la nombre de collisions de trains a diminué ;
- le nombre de déraillements de trains a très fortement augmenté ;
- le nombre d'accident aux passages à niveaux a fortement augmenté(*) ;
- le nombre d'accidents de personnes causés par du matériel roulant en marche a fortement augmenté ;
- le nombre d'incendies dans le matériel roulant n'a pas changé de manière significative.

Le nombre de morts a très fortement augmenté :

- le nombre de passagers tués a fortement augmenté ;
- le nombre d'employés tués a augmenté ;
- le nombre d'usagers tués sur les passages à niveau a très fortement augmenté (*) ;
- le nombre de personnes non autorisées qui ont été tuées n'a pas changé ;
- le nombre d'autres personnes qui ont été tuées n'a pas changé de manière significative.

Le nombre de blessés a fortement augmenté :

- le nombre de passagers blessés a très fortement augmenté ;
- le nombre d'employés blessés a très fortement augmenté ;
- le nombre d'usagers blessés sur les passages à niveau a très fortement augmenté(*) ;
- le nombre de personnes non autorisées qui ont été blessées a diminué ;
- le nombre d'autres personnes qui ont été blessées a très fortement diminué.

Le nombre d'éléments précurseurs a diminué :

- le nombre de ruptures de rails a diminué ;
- le nombre de gauchissements de la voie a diminué ;
- le nombre de pannes de signalisation n'a pas changé ;
- le nombre de signaux passés en situation de danger a augmenté ;
- le nombre de ruptures de roues n'a pas changé de manière significative ;
- le nombre de ruptures d'essieux n'a pas changé.

Les chiffres relatifs aux coûts occasionnés par tous les accidents et toutes les heures prestées pour la sécurité ne sont pas disponibles.

(*) nombres calculés par 100 km et par passage à niveau



La sécurité technique de l'infrastructure et son implémentation, la gestion de la sécurité :

- le pourcentage de voies dotées d'un système de protection automatique des trains a augmenté ;
- le pourcentage des kilomètres-train avec système de protection automatique n'est pas disponible ;
- la nombre de passages à niveau a diminué ;
- le nombre de passages à niveau avec protection a augmenté ;
- le nombre d'audits n'est pas disponible.

La collision d'un train de passagers à Izegem le 26 avril 2007 n'est pas sans conséquences sur le nombre de morts et de blessés au niveau des passagers. La collision impliquant un ouvrier à La Hulpe le 29 novembre 2007 a augmenté la quantité de morts chez les employés. Le mépris grandissant des usagers de la route vis-à-vis des passages à niveau à demi-barrières fermées est responsable d'une augmentation du nombre de morts.

A première vue, nous observons une baisse du niveau de sécurité. Une période de deux ans est néanmoins insuffisante pour en conclure que la sécurité devient défaillante. La moyenne doit être calculée sur une période de quatre ans au moins pour être fiable.

3. Résultats des recommandations de sécurité

Il est trop tôt pour avoir des résultats significatifs.

E. MODIFICATIONS IMPORTANTES DANS LA LEGISLATION ET LA REGLEMENTATION

La transposition de la directive européenne sur la sécurité ferroviaire a été mise en application par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. La loi a été publiée le 23 janvier 2007 dans le Moniteur belge, et est entrée en vigueur le 2 février 2007. (voir annexe D).

Cette loi :

- contient la structure des règles nationales de sécurité ;
- crée l'Autorité nationale de Sécurité et définit ses missions ;
- énumère les exigences des systèmes gestion de la sécurité ;
- introduit les certificats de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires ;
- décrit la procédure de mise en service du matériel roulant en Belgique lorsque celle-ci est déjà en usage dans un autre État membre ;
- décrit le processus d'enquête sur les incidents et accidents ferroviaires ;
- crée l'organisme national d'enquête ;
- crée une base légale de la supervision et de l'inspection de l'exploitation ferroviaire.



Plusieurs autres arrêtés royaux ont été publiés le même jour (le 16 janvier 2007) et sont entrés en vigueur le 2 février 2007 (voir annexe D) dans le but de :

- créer le SSICF au sein de la Direction générale Transport terrestre du Service public fédéral Mobilité et Transports comme Autorité nationale de Sécurité ;
- créer l'organisme d'enquête au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports ;
- agréer la SNCB comme organisation fournissant des services de formation. (entre-temps, cet arrêté a été remplacé par l'arrêté royal du 18 janvier 2008 relatif à la fourniture des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord).
- décrire les procédures d'enquête ;
- décrire les procédures d'obtention des certificats et agréments de sécurité ;
- énumérer les exigences de sécurité relatives aux systèmes de gestion, au personnel et au matériel roulant ;
- définir la procédure d'approbation et de publication des règles nationales de sécurité.

L'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, transposant la directive 2004/50/CE, a été également publié le 23 janvier 2007 et est entré en vigueur le même jour que la loi transposant la directive sur la sécurité ferroviaire. Cet arrêté royal a confié à l'Autorité de Sécurité la mission de développer et de tenir à jour le registre national des véhicules.

La loi du 19 décembre 2006 contient la structure des règles nationales de sécurité. Cette structure prévoit la création des règles d'exploitation nationales. Ces règles doivent être développées par le gestionnaire d'infrastructure et doivent obtenir un avis positif de l'Autorité de Sécurité.

En 2007, un grand nombre de règles d'exploitation ont été passées en revue et ont obtenu un avis positif de l'Autorité de Sécurité. Celles-ci sont énumérées dans l'annexe D.

F. LE DEVELOPPEMENT DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGREMENT DE SECURITE

1. Législation nationale – dates de début – disponibilité

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, en l'occurrence 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, en l'occurrence le 2 février 2007.



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

Les règles nationales de sécurité sont officiellement publiées au Moniteur belge. Celles-ci sont consultables en permanence sur le site web du Service public fédéral Mobilité et Transports, sous la rubrique « Rail ».

Les règles nationales de sécurité relatives à la sécurité d'exploitation du système ferroviaire (les règles d'exploitation) sont publiées sur un site web spécial du gestionnaire d'infrastructure (Infrabel). Les entreprises ferroviaires et les candidats à la création d'entreprises ferroviaires peuvent accéder à ce site web via www.railaccess.be.

2. Données numériques (*Annexe E*)

3. Aspects relatifs à la procédure

3.1. Certificats de sécurité partie A

- 3.1.1. Raisons de mise à jour/modification de certificats partie A (par exemple, variation de type de service, l'ampleur du trafic ou la taille de la société).

Pas d'application en 2007.

- 3.1.2. Raisons principales pour un temps de délivrance moyen de certificats partie A (limités à ceux mentionnés dans l'annexe E et après avoir reçu toute l'information nécessaire) dépassant les 4 mois prévus dans l'article 12 (1) de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Pas d'application en 2007.

- 3.1.3. Vue d'ensemble des demandes d'autres autorités nationales de sécurité pour vérifier/accéder à l'information relative au certificat partie A d'une entreprise ferroviaire, certifié dans votre pays mais s'appliquant à un certificat partie B dans un autre Etat membre.

Pas d'application en 2007.

- 3.1.4. Résumé des problèmes de reconnaissance mutuelle de la partie A, valable à échelle communautaire.

Pas d'application en 2007.

- 3.1.5. Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour les certificats Partie A :

1000 euros / certificat partie A (en vertu de l'art. 33§2 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité).

- 3.1.6. Résumé des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats partie A, spécifiquement par rapport aux catégories liées au type et à l'ampleur de service offert.

Pas d'application en 2007.

- 3.1.7. Résumé des problèmes / difficultés habituellement rencontrés par l'Autorité nationale de Sécurité lors de l'application de procédures pour les certificats partie A.



Pas d'application en 2007.

- 3.1.8. Résumé des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de l'application d'un certificat partie A.

Les entreprises ferroviaires ne disposaient pas de directives détaillées expliquant la procédure à suivre pour l'obtention d'un certificat partie A.

- 3.1.9. Procédure de feedback (p.ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur opinion sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou au répertoire des plaintes.

Il n'existe pas de procédure de feedback, chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son opinion.

3.2. Certificats de sécurité partie B

- 3.2.1 Raisons de mise à jour/modification de certificats partie B (par exemple, variation Dans le type de service, l'ampleur du trafic, les lignes à exploiter, le type de matériel roulant, la catégorie du personnel, etc.).

Pas d'application en 2007.

- 3.2.2 Raisons principales pour un temps de délivrance moyen pour les certificats partie B (limités à ceux mentionnés dans l'annexe E et après avoir reçu toute l'information nécessaire), dépassant les 4 mois prévus dans l'article 12 (1) de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Pas d'application en 2007.

- 3.2.3 Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour les certificats partie B :

L'arrêté royal prévoit 96.500 euros, qui seront distribués à tous les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B en fonction du nombre de kilomètres-train.

- 3.2.4 Résumé des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats partie B, spécifiquement par rapport aux catégories liées au type et à l'ampleur de service offert.

Pas d'application en 2007.

- 3.2.5 Résumé des problèmes/difficultés habituellement rencontrés par l'Autorité nationale de Sécurité lors de l'application de procédures pour les certificats partie B.

Pas d'application en 2007.

- 3.2.6 Résumé des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de l'application d'un certificat partie B.

Les entreprises ferroviaires ne disposaient pas de directives détaillées expliquant la procédure à suivre pour l'obtention d'un certificat partie B.



- 3.2.7 Procédure de feedback (p.ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur opinion sur les procédures/pratiques relatifs à la délivrance des certificats ou au répertoire des plaintes.

Il n'existe pas de procédure de feedback, chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son opinion.

3.3. Agréments de sécurité

- 3.3.1 Raisons de mise à jour/modification d'agréments de sécurité.

Pas d'application en 2007.

- 3.3.2 Raisons principales pour un temps de délivrance moyen d'agréments de sécurité (limités à ceux mentionnés dans l'annexe E et après avoir reçu toute l'information nécessaire), dépassant les 4 mois prévus dans l'article 12 (1) de la directive sur sécurité ferroviaire.

Pas d'application en 2007.

- 3.3.3 Résumé des problèmes/difficultés habituellement rencontrés lors de l'application des procédures pour les agréments de sécurité.

Pas d'application en 2007.

- 3.3.4 Résumé des problèmes signalés par les gestionnaires de l'Infrastructure lors de l'application d'un agrément de sécurité.

Le gestionnaires de l'infrastructure a introduit sa demande pour un agrément de sécurité le 3 février 2007 (obligation légale, il n'y avait pas de période de transition). L'Autorité nationale de Sécurité a déclaré que sa demande était incomplète. Le gestionnaire de l'infrastructure a eu besoin du reste de l'année pour compléter sa demande. Le SSICF n'a pu relancer l'examen qu'au début de 2008.

- 3.3.5 Procédure de feedback (p.ex. questionnaire) permettant au gestionnaire de l'infrastructure d'exprimer son opinion sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou au répertoriage des plaintes

Il n'existe pas de procédure de feedback, le gestionnaire de l'infrastructure peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son opinion.

- 3.3.6 Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour les agréments de sécurité .

L'arrêté royal prévoit un montant total de 96.500 euros par année.

G. SURVEILLANCE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE

1. Définition de la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure :



1.1. Audits/Inspections/Checklists

- Audits/inspections effectués par l'Autorité nationale de la Sécurité - personnel/tiers/les deux.

L'Autorité nationale de Sécurité belge a effectué 2 inspections en 2007 : une sur la mise en oeuvre du règlement national de sécurité pour les trains de marchandises internationaux et l'autre sur la certification de sécurité.

- Personnel disponible à l'Autorité nationale de Sécurité disponible pour les inspections (Nombre et pourcentage de personnel de l'Autorité nationale de Sécurité concerné).

60 heures de travail ont été nécessaires pour effectuer les inspections (préparations incluses).

- Aspects économiques des audits (coûts, etc.)

Aucun audit.

1.2. Aspects de la vigilance / points sensibles devant être suivis par l'Autorité nationale de Sécurité

- Le problème le plus fréquent se situe dans la mise à jour de la documentation (règlements, directives) pour des conducteurs de train. Les documents sont certes disponibles, mais pas mis à jour, et il n'existe pas de procédure pour actualiser les documents.
- Les documents qui doivent accompagner les wagons sont incomplets ou absents.

2. Description du champ d'application des aspects légaux repris 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 (4) de la directive sur la sécurité ferroviaire)

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

- NMBS/SNCB ;
- DLC ;
- SNCF ;
- Rail4Chem Benelux B.V. ;
- Transport AG ;
- ERS Railways B.V. ;

La Belgique n'a transposé la directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE dans sa législation qu'au début de 2007. Par conséquent, les premiers rapports annuels basés sur cette législation sont prévus pour 2008.



		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités Certificat de sécurité 2001/14
3. Nombre d'inspections de EF/IM pour 2007	Planifié	/	/		2
	Effectué	/	/		2

		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités (à être spécifié)
4. Nombre d'audits de EF/GI pour 2007	Planifié	0	0		0
	Effectué	0	0		0

5. Résumé des mesures / actions correctives appropriées (amendement, révocation, suspension, avertissement important, etc.) liées aux aspects de la sécurité suivant ces audits/inspections.

Pas d'application en 2007.

6. Synthèse/description succincte des plaintes provenant des gestionnaires d'infrastructure au sujet des entreprises ferroviaires liées aux conditions stipulées dans leur certificat partie A/partie B.

Il n'y a pas eu de plaintes.

7. Synthèse/description succincte des plaintes provenant des entreprises ferroviaires au sujet des gestionnaires de l'infrastructure, liées aux conditions stipulées dans leur agrément.

Il n'y a pas eu de plaintes.

H. CONCLUSIONS SUR L'ANNEE RAPPORTEE – PRIORITES

La directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE a été transposée dans la législation belge par la loi du 19 décembre 2006 et les arrêtés royaux y relatifs. Ils sont entrés en vigueur le 2 février 2007. Ce rapport contient des informations sur les activités du SSICF et sa position comme Autorité nationale de Sécurité belge depuis le 2 février 2007. Les indicateurs concernant les accidents et incidents pour 2006 et 2007 ont été basés sur des données rassemblées par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.



Bien que le nombre d'accidents, de morts et de blessés ait augmenté en 2007, le niveau de sécurité reste élevé en Belgique. Le nombre d'éléments précurseurs d'accidents a quant à lui diminué. Des données ne concernant que deux années ne permettent pas de conclure que le niveau de la sécurité a baissé dans son ensemble. L'objectif principal du SSICF est de maintenir ce niveau élevé de la sécurité et il concentrera ses activités de contrôle sur les aspects qui ont influencé certains indicateurs de sécurité d'une manière négative. Les contrôles spécifiques et l'investissement important dans l'installation des ETCS (European Train Control System) augmenteront le niveau de sécurité.

En 2007, le SSICF n'a pas encore délivré de certification ni d'agrément de sécurité basé sur la directive sur la sécurité ferroviaire. Tous les entrepreneurs ferroviaires en Belgique opèrent toujours sous le couvert du certificat de sécurité délivré en vertu de la législation précédente. Le SSICF a déjà traité un grand nombre de demandes relatives à la mise en service de matériels roulants et de projets d'infrastructure.

Le plus grand défi à relever par le SSICF réside dans un nombre d'effectifs disponibles suffisant. L'obligation de suivi de toutes les prescriptions légales nécessite le recrutement de personnel du groupe SNCB ou de la fonction publique. Comme la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne sont situés à proximité de notre département, ils sont susceptibles de devenir des grands concurrents avec la possibilité d'offrir des conditions bien meilleures aux sollicitants, notamment en ce qui concerne le personnel qualifié.

I. SOURCES D'INFORMATION

- Publications dans le Moniteur belge
- Information interne
- Données reçues par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires
- La cellule d'enquête

J. ANNEXES

ANNEXE A: information relative à la structure ferroviaire

ANNEXE B: organigramme(s) de l'Autorité de sécurité

ANNEXE C: données ISC – définitions appliquées

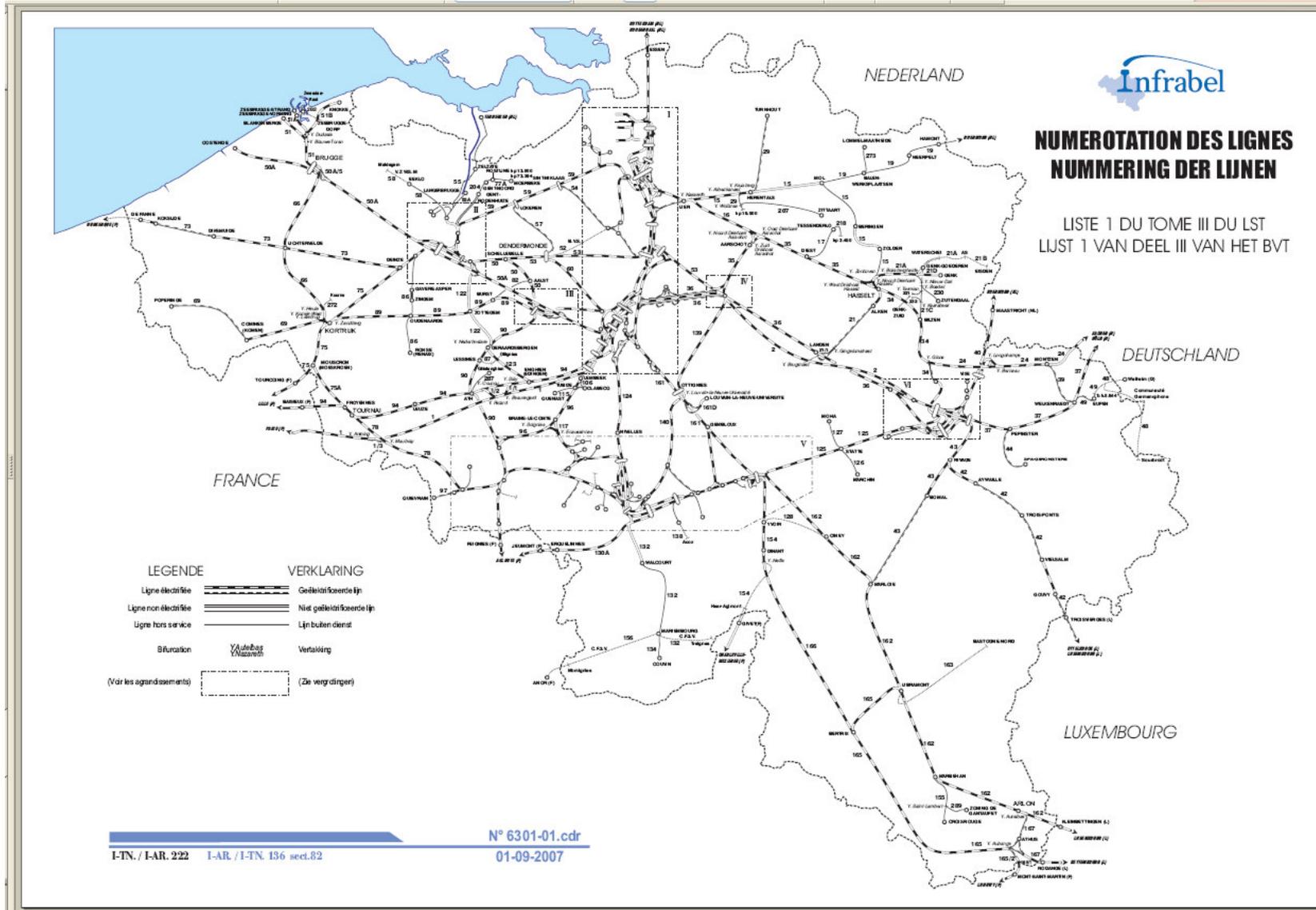
ANNEXE D: modifications importantes dans la législation et la réglementation

ANNEXE E: développement de la certification et de l'agrément de sécurité – données chiffrées



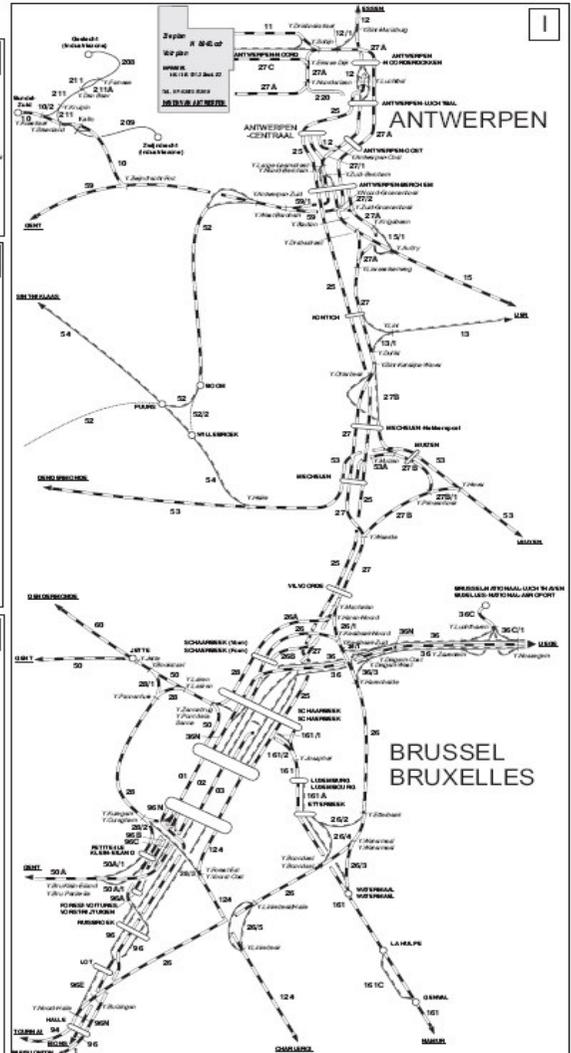
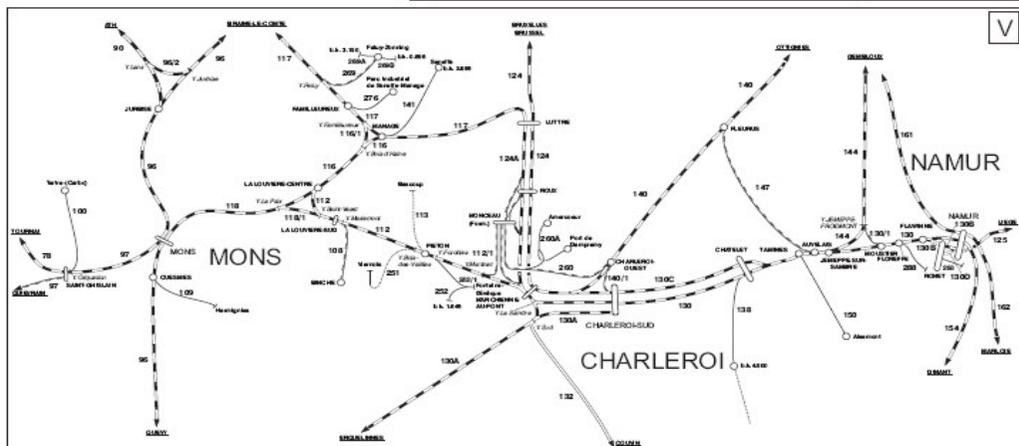
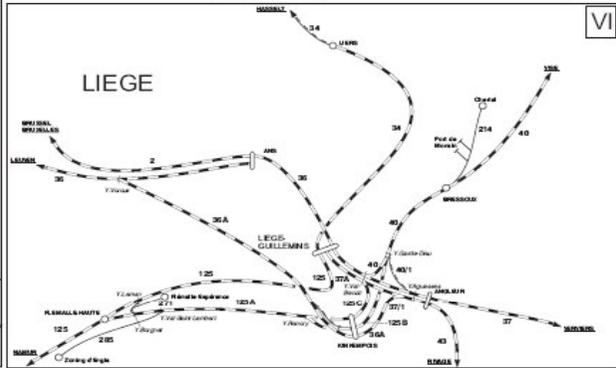
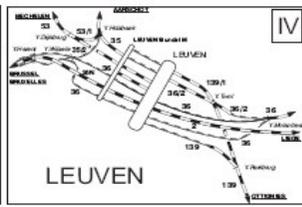
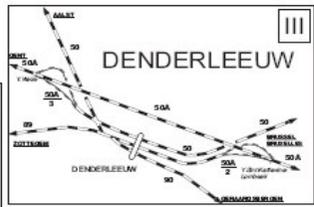
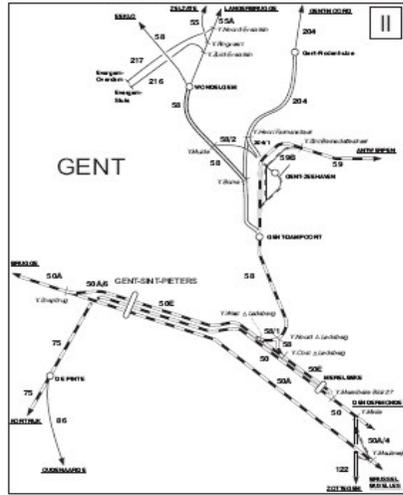
ANNEXE A: Information relative à la structure ferroviaire

A.1. Carte réseau





LISTE 1 DU TOME III DU LST
LIJST 1 VAN DEEL III VAN HET BVT
 AGRANDISSEMENTS / VERGROTINGEN
NUMEROTATION DES LIGNES
NUMMERING DER LIJNEN



I-TN. / I-AR. 222

I-AR. / I-TN. 136 sect.82

N° 6301-02.cdr
01-09-2007

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

Gestionnaire de l'infrastructure (depuis le 31 décembre 2007)

Nom: **Infrabel**
Adresse: Barastraat 110, B-1070 Brussels
Site web: www.railaccess.be

Entreprises ferroviaires (depuis le 31 décembre 2007)

a. Transport de passagers et de marchandises

Nom: **NMBS** – Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
SNCB – Société nationale des Chemins de fer belges
Adresse : 85 rue de Fance, B- 1060 Bruxelles
Site web: www.nmbs.be; www.sncb.be
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C001-2
Valide jusqu'à: 26 février 2010

b. Transport de marchandises

- Nom: **DLC** – N.V. Dillen & Le Jeune Cargo
Adresse : Velodroomstraat 121, B - 2850 Boom
Site web : www.dlcargo.com
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C002-4
Valide jusqu'à: 10 janvier 2009
- Nom: **SNCF** – Société Nationale des Chemins de fer français
Adresse : 34 rue du Commandant Mouchotte, F- 75699 Paris Cedex 14
Site web : <http://fret.sncf.com>
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C003
Valide jusqu'à: 7 avril 2008
- Nom: **Rail4Chem Benelux B.V.**
Adresse: Moezelweg 136A, 3198 LS Europoort, NL – Rotterdam
Site web: www.rail4chem.com
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C004-1
Valide jusqu'à: 17 septembre 2009
- Nom: **Trainsport AG**
Adresse : Betriebszentrum E40, B – 4730 Lichtenbusch/Raeren
Site web : www.trainsport.com
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C005-1
Valide jusqu'à: 10 décembre 2009
- Nom: **ERS Railways B.V.**
Adresse: Albert Plesmanweg 61 K-L, NL – 3088 GB Rotterdam
Site web: www.ersail.com
Certificat de sécurité: 2001/14/CE : C006
Valide jusqu'à: 8 février 2010

A.2.1. Gestionnaire(s) de l'Infrastructure

Nom	Adresse	Site web / Lien internet	Agrément de sécurité (N°/date)	Date de début de l'activité commerciale	Longueur totale de voie ferrée/Ecartement de la voie	Longueur de la voie ferrée en traction électrique / Voltages	Total de voie ferrée double / simple	Longueur totale de voie ferrée LGV	Equipement PAT utilisé	Nombre de passages à niveau	Nombre de signaux
NV/SA Infrabel	110 rue Bara, 1070 Bruxelles	www.infrabel.be	-	01/01/2005	Non disponible	3002 km/ 25kV AC / 3 kV DC	-	125 km	TBL, TVM	-	-

A.2.2. Entreprises Ferroviaires

Nom	Adresse	Site web	Certificat de sécurité 2001/14/CE (N°/ Date)	Période de disponibilité du certificat de sécurité	Certificat de sécurité A-B 2004/49/CE (N°/ Date)	Type de transport (marchandises, ...)	Nombre de locomotives	Nombre d'automotrices électriques / Eléments automoteurs	Nombre de voitures / wagons	Nombre de conducteurs de train/personnel de sécurité	Volume de transport de passagers	Volume de transport de marchandises
NMBS / SNCB	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C001-2	27-02-2007 jusqu'au 26-02-2010	Pas d'application pour 2007	Passagers et marchandises	-	-	-	-	-	-
DLC	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C002-4	01-01-2007 jusqu'au 10-10-2009	Pas d'application pour 2007	Marchandises	17	-	-	-	-	-
SNCF	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C003	01-07-2005 jusqu'au 07-04-2008	Pas d'application pour 2007	Marchandises	-	-	-	-	-	-
Rail4Chem Benelux BV	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C004-1	18-09-2006 jusqu'au 17-09-2009	Pas d'application pour 2007	Marchandises	9	-	-	-	-	-

Trainsport AG	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C005-1	14-02-2007 jusqu'au 10-1-2009	Pas d'application pour 2007	Marchandises	4	-	-	-	-	-
Ers Railways BV	Voir liste page 20	Voir liste page 20	2001/14/CE : C006	08-02-2007 jusqu'au 08-02-2010	Pas d'application pour 2007	Marchandises	13	-	-	-	-	-

Abréviations: LGV = Lignes à Grande Vitesse (Définition conformément à la directive 96/48/CE)
 PAT = Protection Automatique des Trains

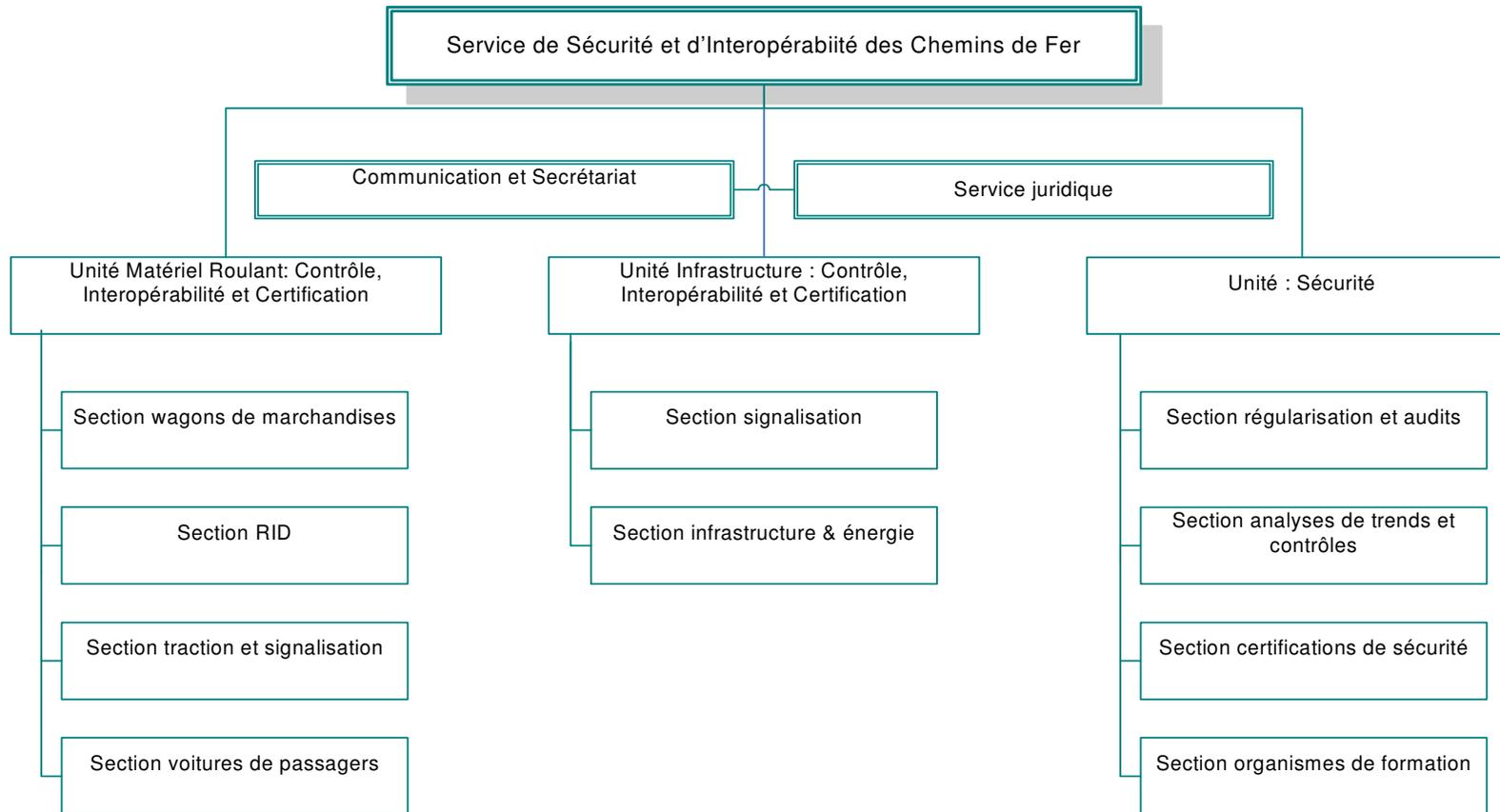
ANNEXE B: Organigramme(s) de l'Autorité Nationale de Sécurité

B.1. Organigramme: organisation interne

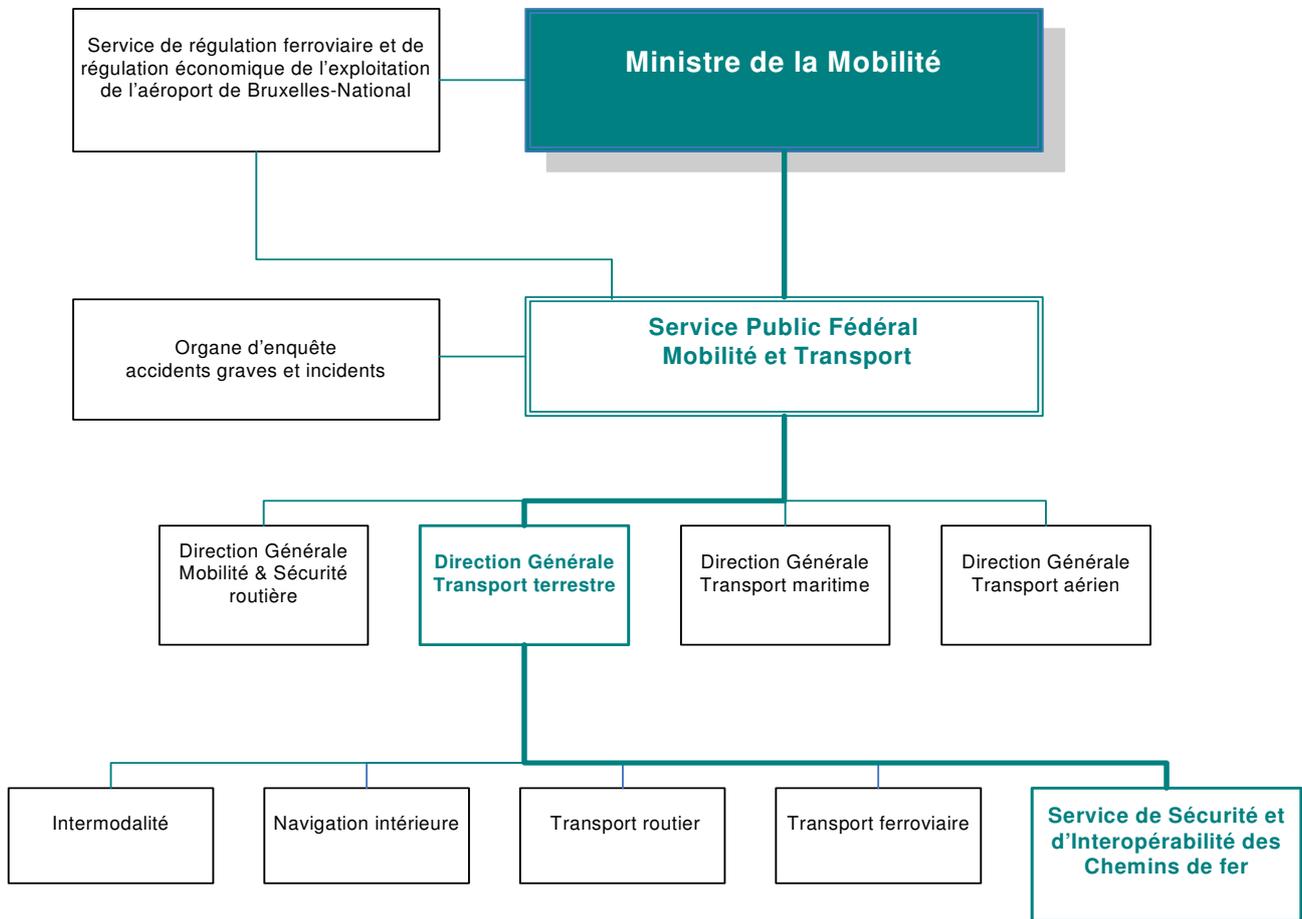
B.2. Organigramme: relations avec d'autres instances nationales

ANNEXE B: Organigramme de l'Autorité Nationale de Sécurité

Organigramme: organisation interne



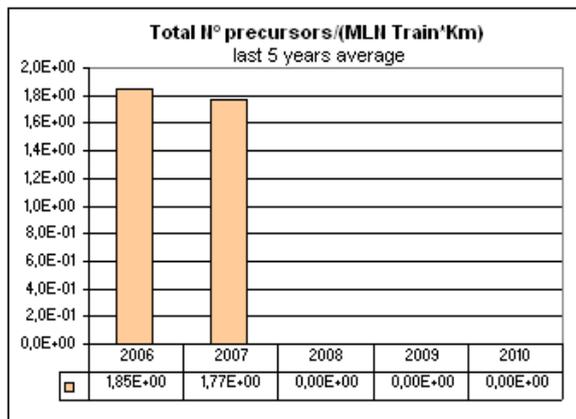
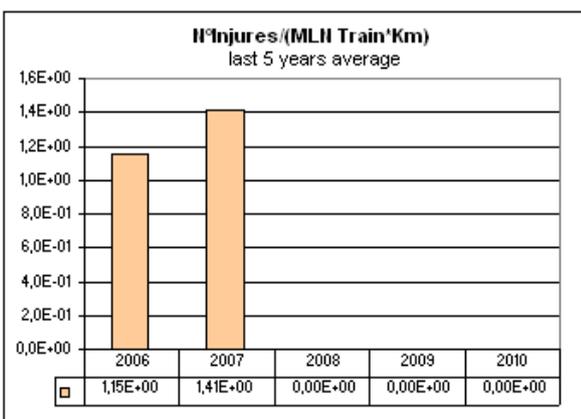
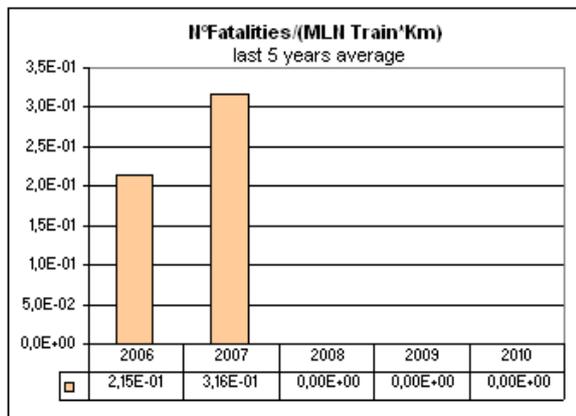
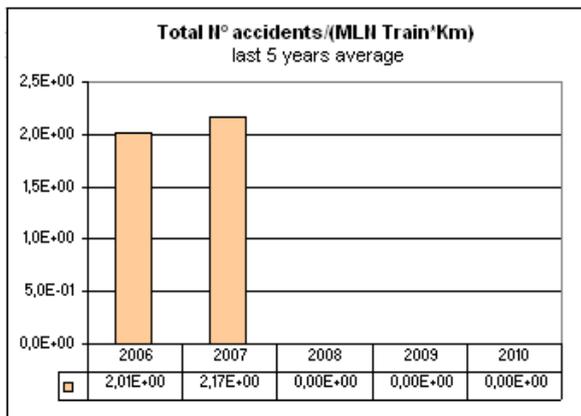
Organigramme: Rapport avec d'autres instances nationales



ANNEXE C: données ICS – définitions appliquées

C 1 données ICS

Performances ponctuelles



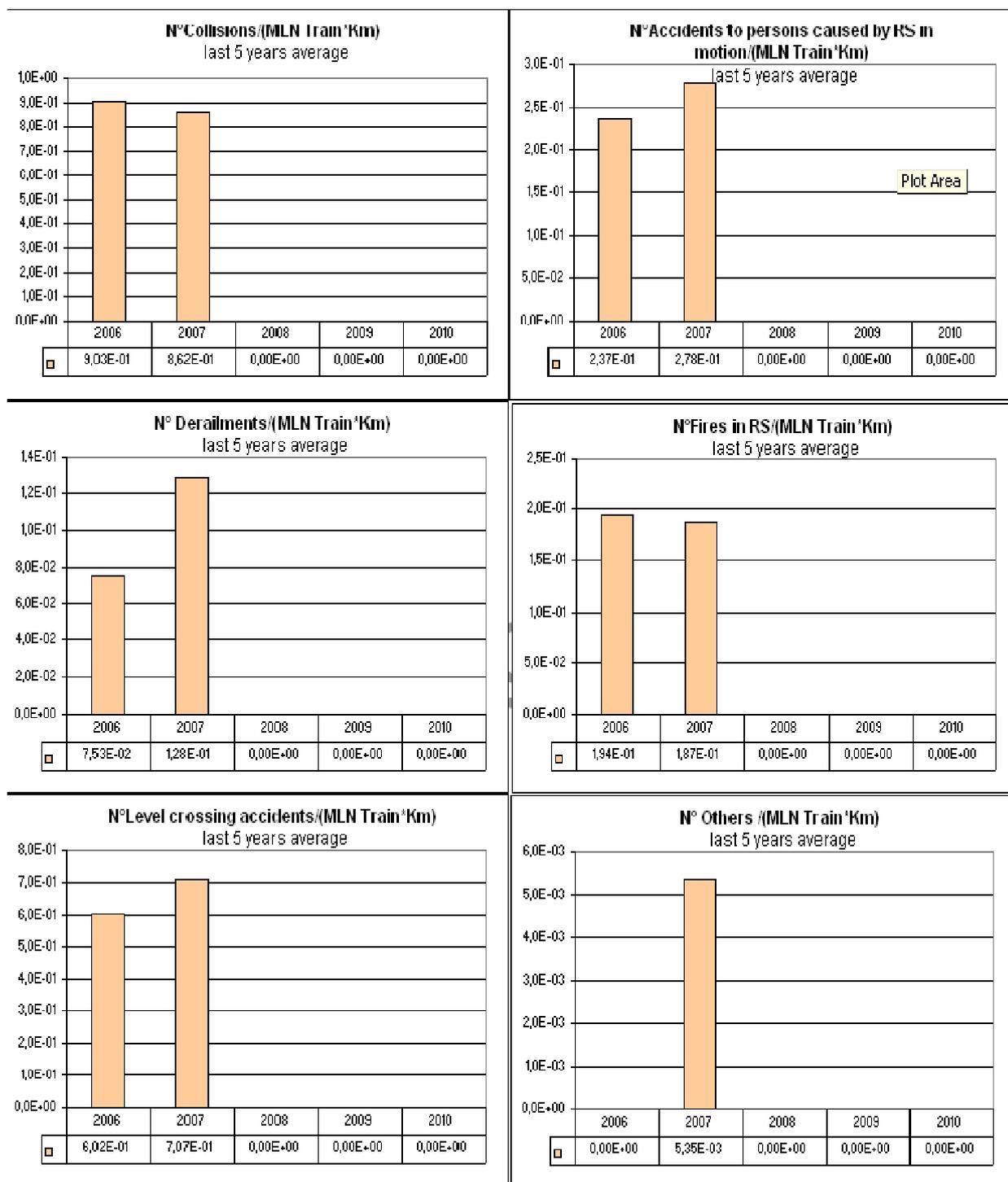
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Accidents divisés par type



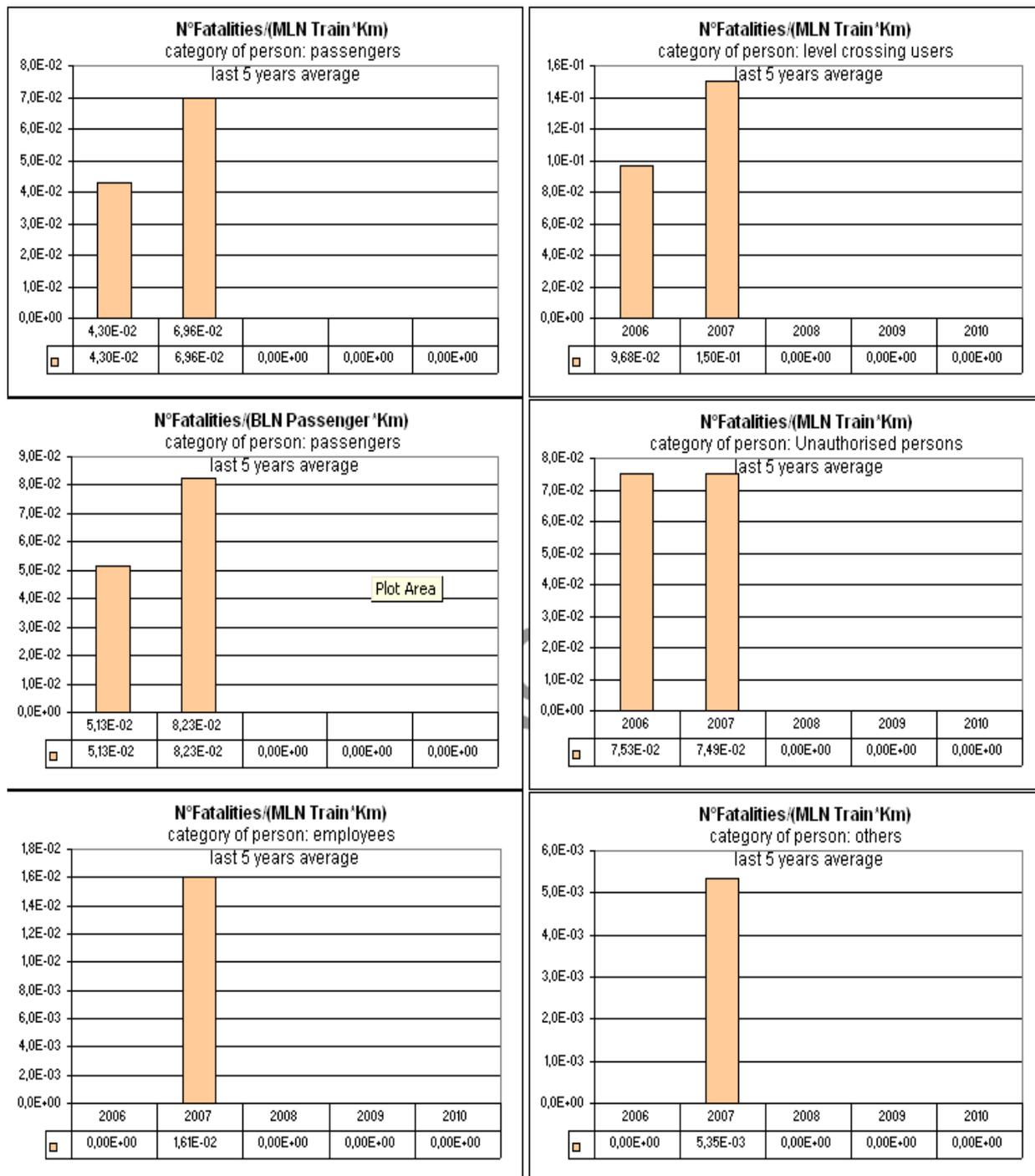
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Accidents mortels divisés par catégorie de personnes impliquées



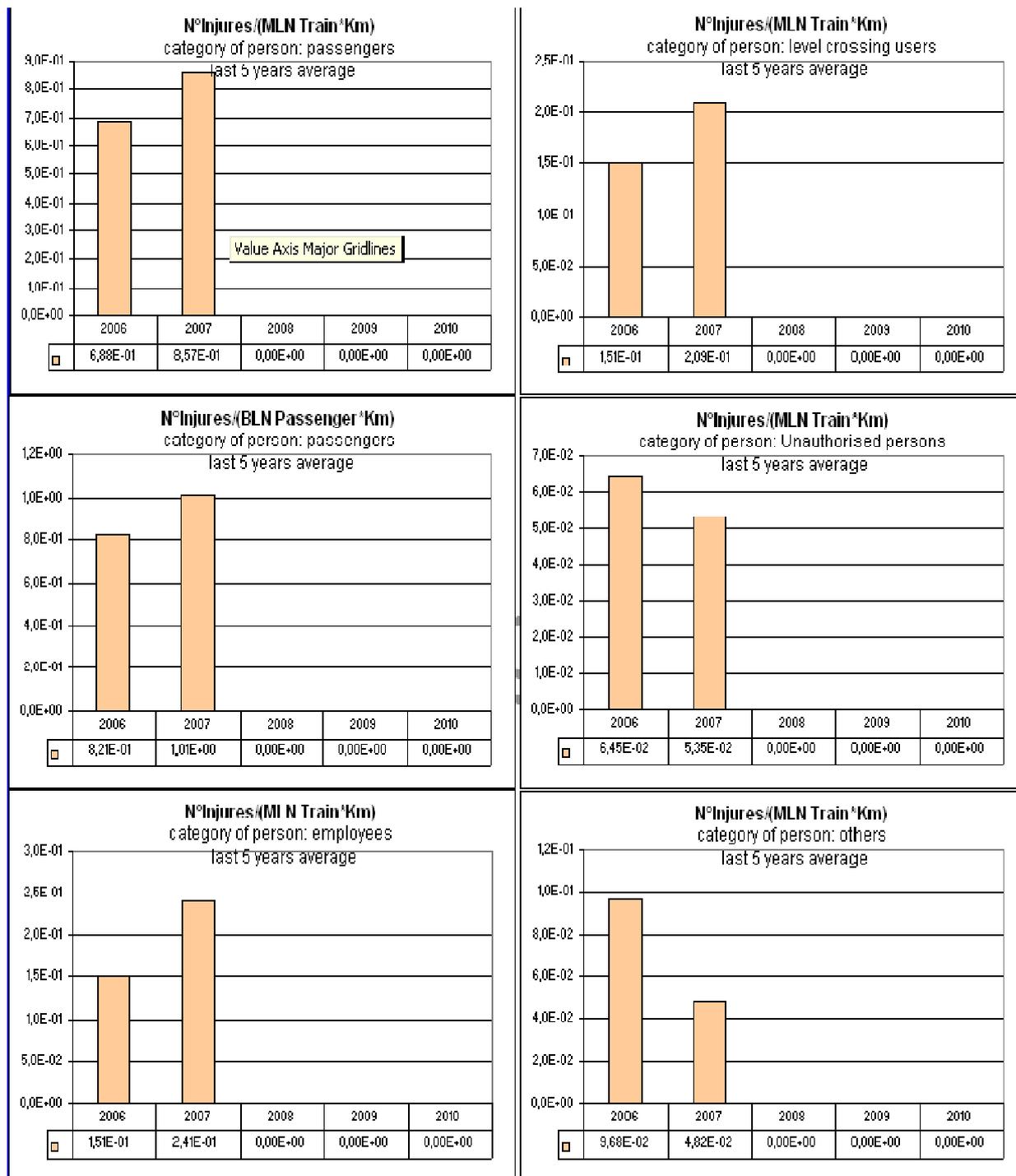
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Accidents corporels divisés par catégorie de personnes impliquées



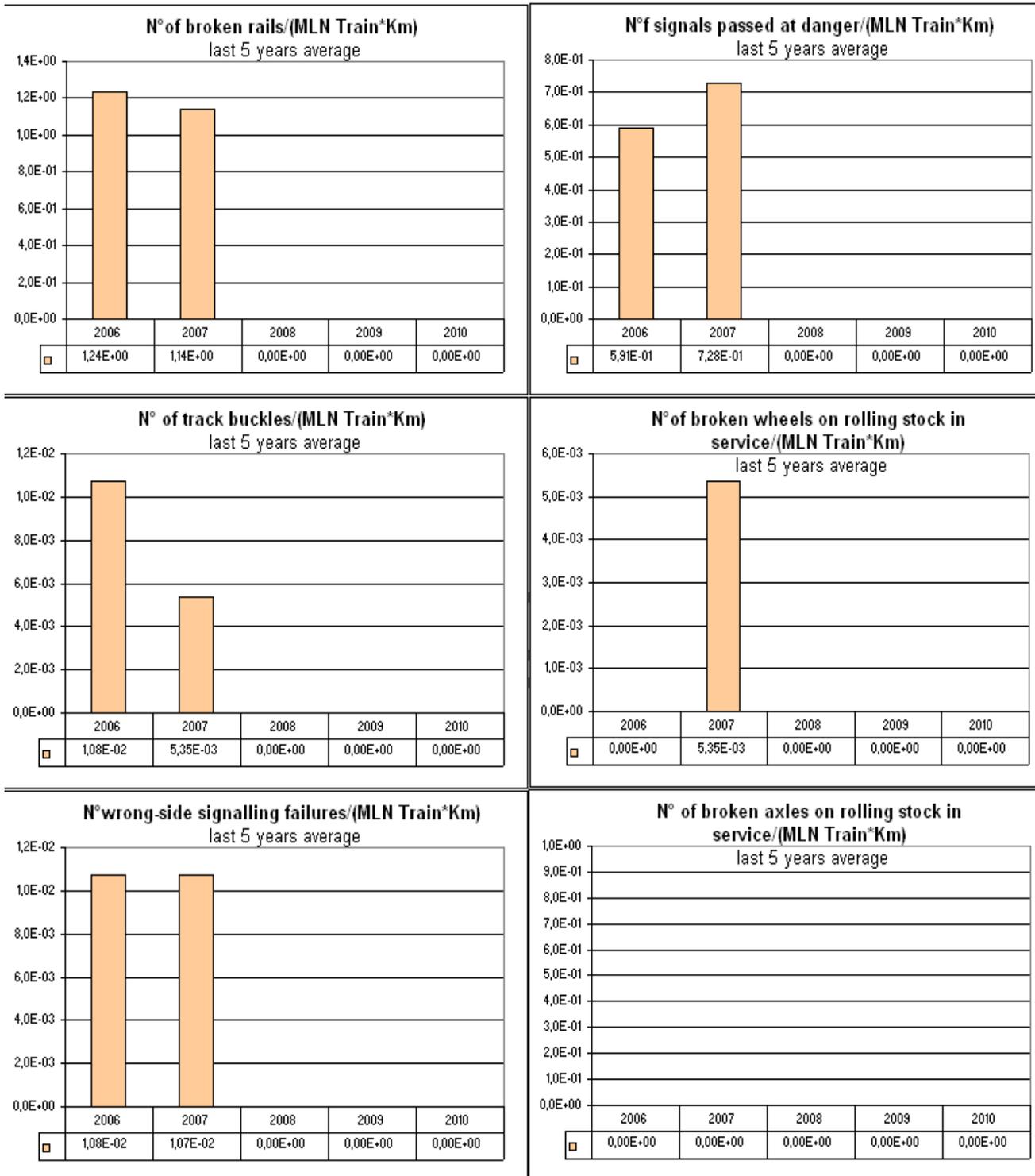
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Éléments précurseurs d'accidents



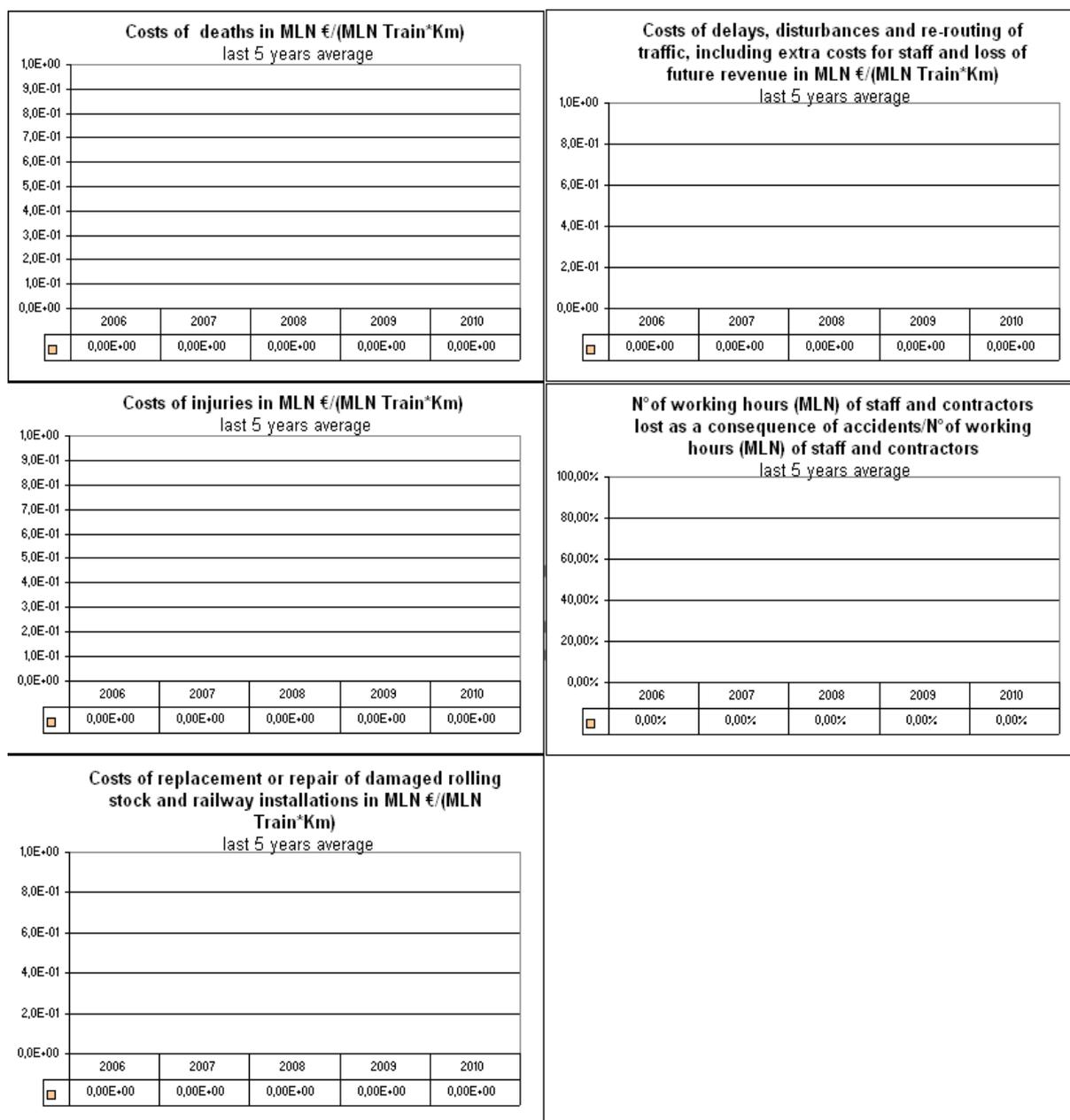
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Coûts occasionnés par tous les accidents, nombre d'heures de travail du personnel et des contractants qui ont été perdues en raison des accidents



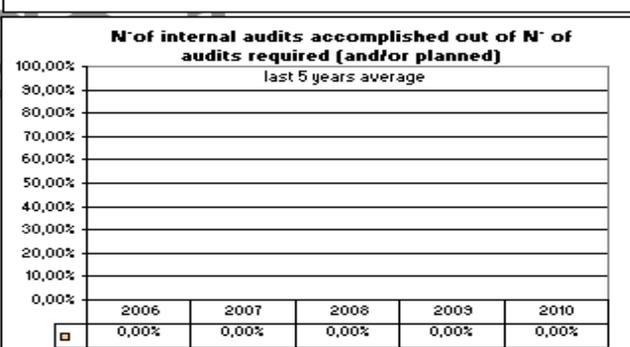
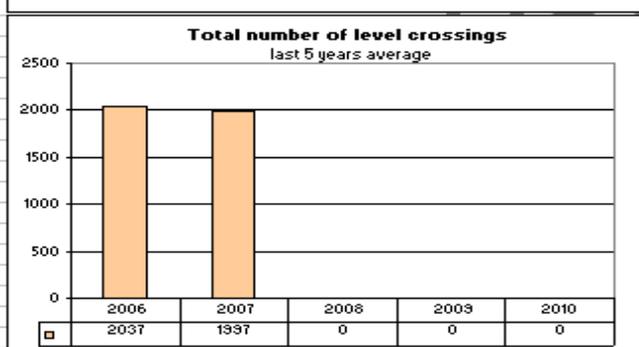
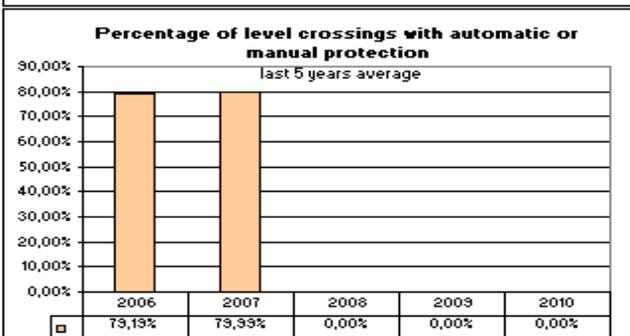
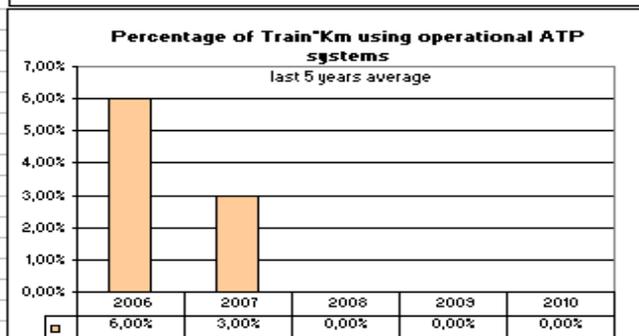
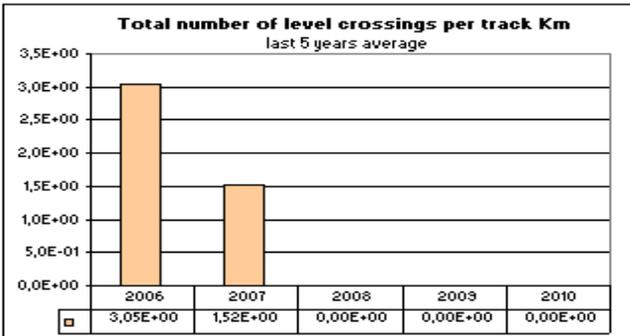
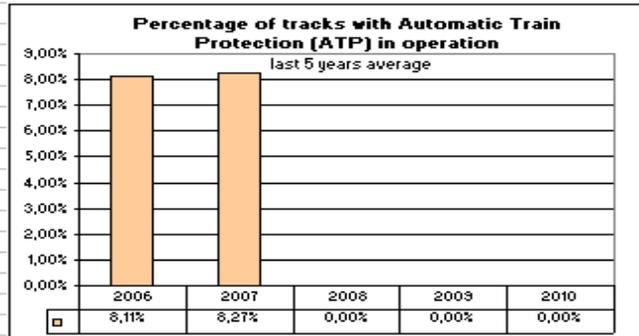
Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.

Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.

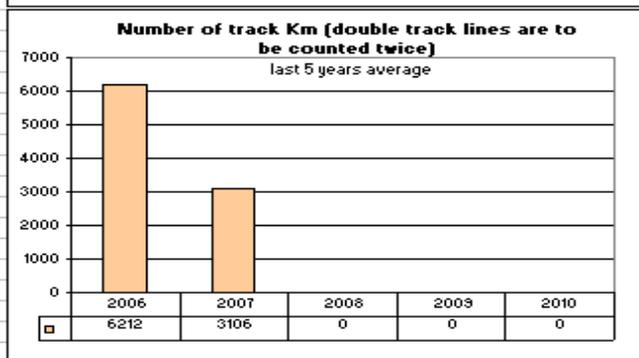
Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Sécurité technique de l'infrastructure et son implémentation, gestion de la sécurité



Data Table



Rapport 2007: valeurs par rapport à 2006.
 Rapport 2008: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006 et 2007.
 Rapport 2009: valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007 et 2008.
 Rapport 2010 : valeurs par rapport à la moyenne entre 2006, 2007, 2008 et 2009.

Définitions utilisées dans le rapport annuel (règlement 91/03)

décès (personnes tuées) :

toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides

grièvement blessée (personnes grièvement blessées) :

toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf tentatives de suicides

kilomètres-voyageurs :

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

voyageurs de chemin de fer :

toute personne à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours dans un véhicule ferroviaire. Pour les statistiques d'accidents, les voyageurs tentant d'embarquer à bord/de débarquer d'un train en mouvement sont inclus

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 mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages importants au matériel roulant, aux voies ou 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 n'est pas considérée comme un train.

Kilomètres-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.

Abréviations

ISC	indicateur de sécurité commun
AFE	Agence ferroviaire européenne
PN	Passage à niveau
MLN	10 ⁶
BLN	10 ⁹
ANS	Autorité nationale de sécurité
MR	matériel roulant
EF/GI	entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure

ANNEXE D: Modifications importantes dans la législation et la réglementation

	Référence légale	Date à laquelle la législation entre en vigueur	Raison d'introduction	Description
Législation générale sur la sécurité nationale des chemins de				
Législation concernant l'Autorité nationale de sécurité	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Arrêté royal portant création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire	02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge. Création de l'ANS belge.
Législation concernant les organismes désignés, les assesseurs, les organismes tiers pour l'enregistrement, les contrôles, etc.	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Arrêté royal du 28.12.2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.	02.02.2007 02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge. Création de l'ANS belge.
Règlement national relatif à la sécurité ferroviaire				
Règlement relatif aux objectifs et méthodes de sécurité	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. A être accompli en 2008.	02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge. Création de l'ANS belge.
Règlement relatif aux exigences sur les systèmes de gestion de sécurité et la certification de sécurité des entreprises ferroviaires	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation. Arrêté royal du 16.01.2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité.	02.02.2007 02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge. Création de l'ANS belge.
Règlement relatif aux exigences sur les systèmes de gestion de la sécurité et	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.	02.02.2007	Transposition de la directive de sécurité	Application de la directive de sécurité dans la loi belge. Création de l'ANS belge.

l'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure	Arrêté royal du 16.01.2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité.	02.02.2007		
Règlement relatif aux exigences pour détenteurs de wagons	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Arrêté royal du 16.01.2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité. Arrêté royal du 28.12.2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.	02.02.2007 02.02.2007 02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge. Création de l'ANS belge.
Règlement relatif aux exigences pour ateliers de maintenance	Aucun			
Règlement relatif aux exigences pour l'autorisation de mise en service et de maintenance de matériel roulant nouveau et substantiellement modifié, incluant le règlement pour l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences sur des procédures d'essai	Arrêté royal du 16.01.2007 relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité. Arrêté royal du 28.12.2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.	02.02.2007 02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge.
Règlement d'exploitation commun du réseau ferroviaire, y compris le règlement relatif aux procédures de signalisation	Aucun			

et de trafic.				
Règlement établissant des exigences sur un règlement d'exploitation interne additionnel (règlement interne à la société) qui doivent être établies par le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire	Aucun			
Règlement relatif aux exigences pour le personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, incluant le critère de sélection, la forme physique médicale, la formation professionnelle et la certification	Arrêté royal du 16.01.2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicables au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires. Arrêté royal du 18.01.2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord.	02.02.2007 23.01.2008	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge.
Règlement relatif aux enquêtes sur les accidents et les incidents incluant des recommandations	Arrêté royal fixant certaines règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ferroviaires.	02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge.
Règlement relatif aux conditions pour les indicateurs nationaux de sécurité, incluant la manière de rassembler et analyser les indicateurs	Loi du 19.12.2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. A être accompli en 2008.	02.02.2007	Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge.
Règlement relatif aux conditions pour l'autorisation de placer en service l'infrastructure (voies, ponts, tunnels, énergie, ATC, radio, signalisation, enclenchement, passages à niveau, plate-formes, etc.)	Aucun			

ANNEXE E : Le développement de la certification et de l'agrément de sécurité – Données chiffrées

E.1. Certificats de sécurité relatifs à la Directive 2001/14/EC

Nombre de Certificats de Sécurité délivrés selon la Directive 2001/14/EC, à des Entreprises ferroviaires agréées en 2007.	Dans votre Etat membre	3
	Dans un autre Etat membre	1

E.2. Certificats de sécurité relatifs à la Directive 2004/49/EC

		Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié	
E.2.1. Nombre de Certificats de Sécurité Partie A validés détenus par des Entreprises ferroviaires agréées en 2007	Dans votre Etat membre	0	0	0	
	Dans un autre Etat membre	0	0	0	
		Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié	
E.2.2. Nombre de Certificats de Sécurité Partie B validés détenus, par des Entreprises ferroviaires agréées en 2007	Dans votre Etat membre	0	0	0	
	Dans un autre Etat membre	0	0	0	
			A	R	P
E.2.3. Nombre de demandes pour les Certificats de Sécurité Partie A soumises par des Entreprises ferroviaires agréées en 2007	Dans votre Etat membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
	Dans votre Etat membre	Certificats renouvelés	0	0	0
		Dans un autre Etat membre	Nouveaux certificats	0	0
	Certificats mis à jour/modifiés		0	0	0
	Certificats renouvelés		0	0	0
			A	R	P

E.2.4. Nombre de demandes pour les Certificats de Sécurité Partie B soumises par des Entreprises ferroviaires agréées en 2007	Dans votre Etat membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	Dans un autre Etat membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

A = Demande acceptée, certificat déjà délivré

R = Demande rejetée, aucun certificat délivré

P = Le cas est encore en suspens, aucun certificat n'a été publié jusqu'ici

E.2.5. Liste des pays où les EF postulant à un Certificat de Sécurité Partie B dans votre Etat membre ont déjà obtenu leur Certificat de Sécurité partie A.

E.3. Agréments de sécurité relatifs à la Directive 2004/49/EC

	Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié		
E.3.1. Nombre d'Agréments de sécurité valides détenus par les Gestionnaires de l'infrastructure agréés dans votre Etat membre en 2007	0	0	0		
			A	R	P
E.3.2. Nombre de demandes d'Agréments de sécurité soumises par les Gestionnaires de l'infrastructure agréés dans votre Etat membre en 2007	Nouveaux agréments		0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés		0	0	0
	Agréments renouvelés		0	0	0

A = Demandes acceptées, agrément déjà délivré

R = Demandes rejetées, aucun agrément délivré

P = Le cas est encore en suspens, aucun agrément n'a été publié jusqu'ici

E.4. Aspects procéduraux – Certificats de Sécurité Partie A

	Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié		
Temps moyen après avoir reçu toute	Licence publiée par votre Etat membre	0	0	0	

l'information nécessaire entre la réception de la demande et la livraison finale d'un Certificat de Sécurité partie A pour une EF agréée en 2007	Licence publiée par un autre Etat membre	0	0	0
---	--	---	---	---

E.5. Aspects procéduraux – Certificat de Sécurité partie B

		Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié
Temps moyen après avoir reçu toute l'information nécessaire entre la réception de la demande et la livraison finale d'un Certificat de Sécurité partie B pour une EF agréée en 2007	Licence publiée par votre Etat membre	0	0	0
	Licence publiée par un autre Etat membre	0	0	0

E.6. Procedural aspects – Safety Authorisations

		Nouveau	Mis à jour / changé	Modifié
Temps moyen après avoir reçu toute l'information nécessaire entre la réception de la demande et la livraison finale d'un Agrément de Sécurité pour les Gestionnaires de l'infrastructure agréés en 2007	Licence publiée par votre Etat membre	0	0	0
	Licence publiée par un autre Etat membre	0	0	0