

# 2011

## RAPPORT ANNUEL DE L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ BELGE

.be



Royaume de Belgique  
Autorité nationale de sécurité

*Service de Sécurité et  
d'Interopérabilité des Chemins de Fer*



# TABLE DES MATIÈRES

<b>A</b>	<b>PRÉFACE</b>	<b>P. 5</b>
	1. Champ d'application du rapport	<b>P. 5</b>
	2. Résumé	<b>P. 5</b>
<b>B</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>P. 7</b>
	1. Introduction au rapport	<b>P. 8</b>
	2. Informations sur l'infrastructure ferroviaire (Annexe A)	<b>P. 8</b>
	3. Synthèse - Analyse générale des tendances (tendances concernant l'évolution de la sécurité ferroviaire, les certificats, etc)	<b>P. 9</b>
<b>C</b>	<b>ORGANISATION</b>	<b>P. 11</b>
	1. Présentation de l'organisation	<b>P. 12</b>
	2. Organigramme	<b>P. 15</b>
<b>D</b>	<b>ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE</b>	<b>P. 17</b>
	1. Initiatives visant à améliorer les performances en matière de sécurité	<b>P. 18</b>
	2. Données détaillées de l'analyse des tendances	<b>P. 19</b>
	3. Résultats des recommandations en matière de sécurité	<b>P. 21</b>
<b>E</b>	<b>MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION</b>	<b>P. 23</b>
<b>F</b>	<b>ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DES AGRÉMENTS DE SÉCURITÉ</b>	<b>P. 29</b>
	1. Législation nationale : dates de début et de validité	<b>P. 30</b>
	2. Données numériques	<b>P. 30</b>
	3. Aspects procéduraux	<b>P. 31</b>
<b>G</b>	<b>SURVEILLANCE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE</b>	<b>P. 35</b>
<b>H</b>	<b>RAPPORT SUR L'APPLICATION DES MSC DE L'ÉVALUATION DES RISQUES</b>	<b>P. 41</b>
<b>I</b>	<b>CONCLUSION DE L'AUTORITE DE SÉCURITÉ - PRIORITÉS</b>	<b>P. 43</b>
<b>J</b>	<b>SOURCES D'INFORMATION</b>	<b>P. 45</b>
<b>K</b>	<b>ANNEXES</b>	<b>P. 47</b>





# PRÉFACE

## Ⓐ 1. Champ d'application du rapport

Ce rapport décrit les activités de l'Autorité de Sécurité belge en 2011. Il a été rédigé par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Le SSICF dépend directement du Ministre qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions. 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 sur 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 sur 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 sur la sécurité ferroviaire.

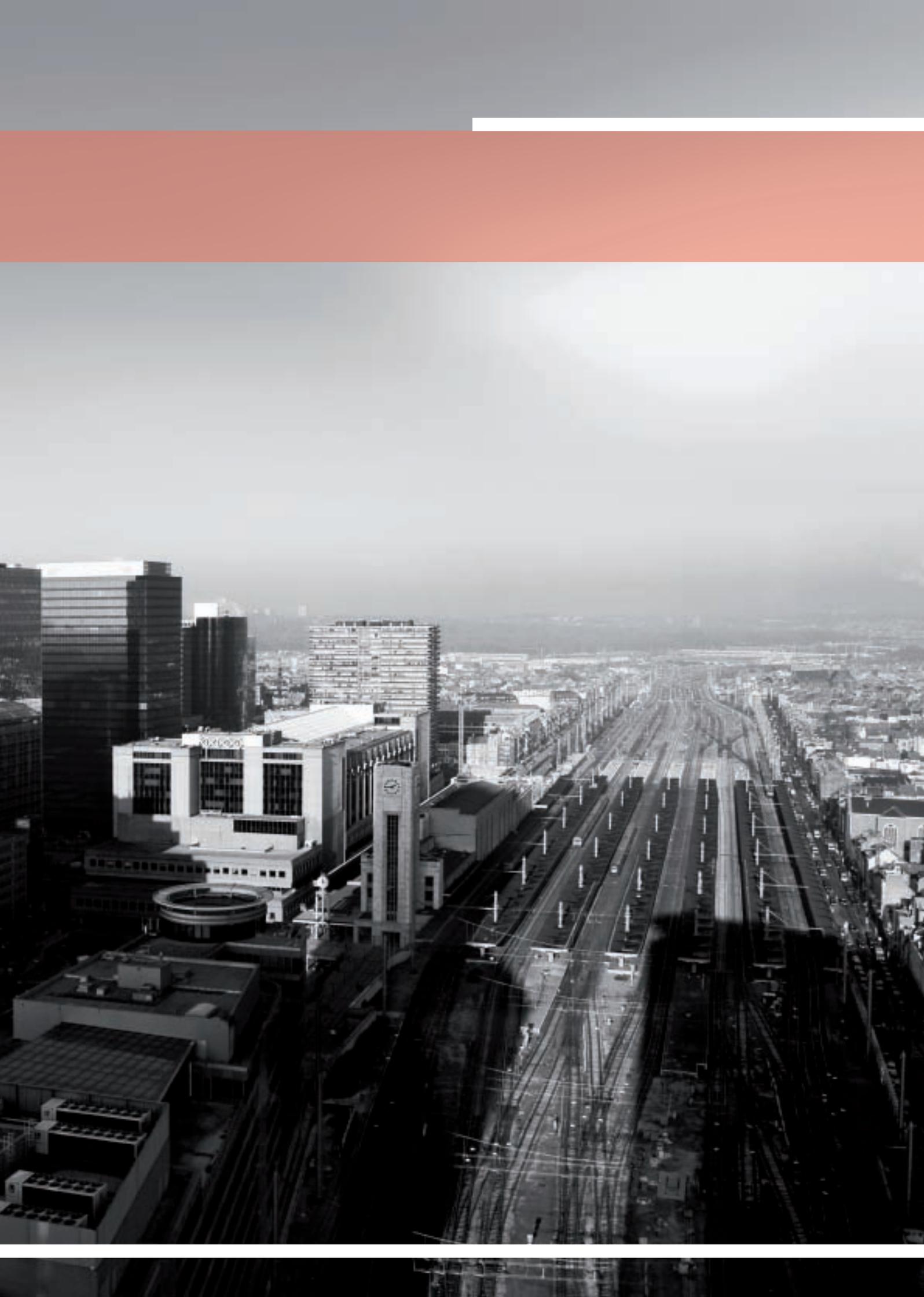
## Ⓑ 2. Résumé

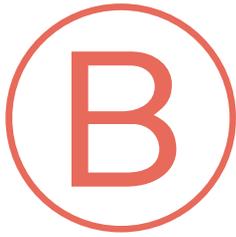
Fin 2011, 14 opérateurs ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité délivré par le SSICF conformément à la directive 2004/49/CE étaient actifs sur le réseau ferroviaire belge.

Dans l'attente des outils informatiques, aucune licence européenne de conducteur de train n'a encore été délivrée par le SSICF conformément à la directive 2007/59/CE.

Le SSICF a reconnu en 2011 un premier centre psycho-médical et prépare actuellement la reconnaissance de plusieurs centres de formation.

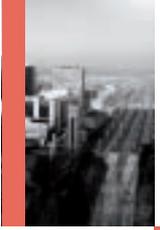
Le nombre élevé de dépassements illicites de signaux demeure préoccupant et la mise en place accélérée du système TBL1+ se poursuit.





# INTRODUCTION

1. Introduction au rapport  
**P. 8**
2. Informations sur l'infrastructure ferroviaire (Annexe A)  
**P. 8**
3. Synthèse -  
Analyse générale des tendances  
**P. 9**



## Ⓑ 1. Introduction au rapport

Le présent rapport donne des informations sur les développements en matière de sécurité ferroviaire en Belgique, qui se basent sur les indicateurs de sécurité communs, sur les modifications apportées à la législation et la réglementation relatives à la sécurité ferroviaire, sur les développements au niveau des certificats et agréments de sécurité et sur l'expérience en matière de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Des exceptions, telles qu'énumérées à l'article 14bis de la directive concernant la sécurité (en relation avec les entités chargées de l'entretien), n'ont pas eu lieu en 2011.

Le SSICF fournira une copie du présent rapport annuel à l'Agence ferroviaire européenne. Le présent rapport sera disponible, ainsi que sa version originale en anglais et sa traduction en néerlandais, sur le site du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le SSICF réalisera par ailleurs une version imprimée destinée à une diffusion limitée auprès des intéressés.

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

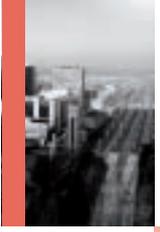
### *Plan du réseau*

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

*Remarque : les lignes à doubles voies ont été comptabilisées deux fois.*

### *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

La plupart des tableaux figurant dans l'annexe C.1 révèlent que les indicateurs de sécurité restent constants ou sont à la baisse. À cet égard, il y a lieu de tenir compte du dramatique accident survenu le 15 février 2010 à Buizingen, qui continue à influencer considérablement les indicateurs relatifs au nombre de morts et de blessés graves.

En revanche, le nombre de dépassements indus de signaux fermés reste élevé. Dès lors, la mise en place accélérée du système TBL1+ demeure la priorité absolue des années à venir pour limiter les conséquences de ce type d'événements.

En 2011, le SSICF a délivré 3 certificats de sécurité partie A et 8 certificats de sécurité partie B (mises à jour et renouvellements inclus), et a certifié 2 nouvelles entreprises ferroviaires pour le réseau belge. Aucun certificat de sécurité n'a été retiré ou restreint à la suite d'infractions graves. Comme les années précédentes, la majeure partie du transport de marchandises a été assurée par une seule entreprise ferroviaire.

Au cours de la concertation sur la sécurité d'exploitation ferroviaire avec les représentants du secteur ferroviaire, le SSICF a largement abordé la future délivrance de la licence européenne de conducteur de train et de l'attestation complémentaire conformément à la directive 2007/59/CE. Dans l'attente de la mise en service des outils informatiques pour la production et la banque de données, aucune licence européenne de conducteur de train n'a été délivrée en 2011.

Le SSICF a délivré sa première reconnaissance, nécessaire pour la certification du personnel de bord, à un centre psycho-médical chargé des examens médicaux et des examens psychologiques sur le plan professionnel.

Fin 2011, le SSICF a reçu plusieurs demandes de reconnaissance comme centre de formation à l'intention des conducteurs de train, formation qui est requise pour la délivrance de la licence européenne de conducteur de train et des attestations complémentaires.





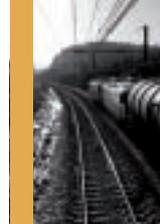
# ORGANISATION

**1. Présentation de l'organisation**

**P. 12**

**2. Organigramme**

**P. 15**



## © 1. Présentation de l'organisation

Le SSICF a commencé ses activités en tant qu'autorité belge de sécurité le 2 février 2007. Il relevait à ce moment-là du Service public fédéral Mobilité et Transports. En vertu de l'arrêté royal du 22 juin 2011, la direction (directeur et directeur adjoint) du SSICF a été placée sous l'autorité directe du secrétaire d'État à la Mobilité.

Conformément à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, le SSICF s'est vu assigner les tâches visées à l'article 16 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Cette loi a été adaptée suite à la transposition de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train, et les missions qui sont dévolues à l'autorité compétente conformément à cette directive, ont été attribuées au SSICF.

Les tâches du SSICF ont été étendues suite à la transposition de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et à des arrêtés d'exécution des lois précitées, qui ont ajouté un certain nombre de missions.

Le SSICF apporte un soutien technique à la représentation belge pendant les réunions du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (article 29 de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté) et participe aux groupes de travail de la Commission européenne, de l'ERA et de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires) dans le domaine de la sécurité, de l'interopérabilité et du transport des marchandises dangereuses.

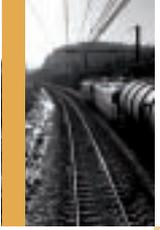
Au 31 décembre 2011, le SSICF comptait 29 personnes (28,2 ETP). Les experts exercent différentes tâches techniques et bénéficient d'un encadrement administratif.

En conséquence des recommandations de l'audit réalisé par l'Agence ferroviaire européenne, des tâches additionnelles en matière de certification des conducteurs de train et de l'autonomisation du SSICF, des démarches ont été entreprises en 2011 en vue de modifier l'organisation du SSICF. La quatrième unité pour la gestion du soutien administratif et juridique a été lancée au 1<sup>er</sup> juin 2011. Les préparatifs ont été achevés pour la création, le 1<sup>er</sup> janvier 2012, d'une cinquième unité pour l'organisation et l'exécution des tâches liées au contrôle de l'application de la réglementation et du maintien du niveau de sécurité.

En date du 31.12.2011, le SSICF est organisé comme suit:

### **Direction du SSICF (assurée provisoirement par un seul directeur, qui sera remplacé par un directeur et un directeur adjoint)**

Le directeur est responsable de la direction générale, de la communication externe et des divers rapports. Il est également le supérieur hiérarchique de tous les membres du personnel du SSICF. Il représente en outre l'Autorité de Sécurité auprès de toutes les organisations nationales et internationales, notamment auprès de l'Agence ferroviaire européenne et du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC). La direction est également chargée, en concertation avec les autorités, de fixer le niveau de sécurité national à atteindre ainsi que de développer le cadre national de la réglementation en matière de sécurité. Elle est aussi responsable de l'élaboration des propositions d'instauration d'amendes administratives.



### Unité Support administratif et juridique (1 chef d'unité et 4 collaborateurs)

Tâches principales :

- Toutes les tâches administratives de l'Autorité de Sécurité ;
- L'élaboration du plan de personnel, des profils de compétence et du programme de formation ;
- La confection du budget ainsi que le suivi des factures entrantes et sortantes et leur paiement ;
- L'élaboration de toutes les publications, telles que le rapport annuel, le site web et d'autres publications officielles ;
- L'apport d'un soutien juridique pour l'application de règles nationales et européennes ;
- L'organisation de la Concertation sur la Sécurité de l'Exploitation ferroviaire avec le secteur ferroviaire ;
- La publication des descriptions de processus; l'élaboration de ces descriptions incombe aux unités concernées.

### Unité Safety (1 chef d'unité et 12 collaborateurs)

Tâches principales :

- En ce qui concerne les entreprises ferroviaires, délivrer, renouveler, adapter et retirer des certificats de sécurité ;
- Délivrer, renouveler, adapter et retirer la licence nationale de conducteur de train et le certificat national d'accompagnateur de train conformément au deuxième paquet ferroviaire ;
- Délivrer, renouveler, adapter et retirer la licence européenne de conducteur de train conformément au troisième paquet ferroviaire ;
- Délivrer, renouveler, adapter et retirer la reconnaissance liée aux centres de formation pour conducteurs de train conformément au troisième paquet ferroviaire ;
- Délivrer, renouveler, adapter et retirer la reconnaissance liée aux centres d'examen psychologiques sur le plan professionnel et d'examen médicaux pour le personnel de bord ;
- Participer à l'élaboration de règles nationales concernant le personnel de sécurité ainsi qu'aux compléments nationaux à la spécification technique d'interopérabilité pour le sous-système exploitation ;
- Tenir à jour les registres relatifs à la certification des entreprises ferroviaires et des conducteurs de train (au niveau européen) ainsi qu'à la reconnaissance des centres ;
- Formuler un avis conforme sur les règles d'exploitation établies par le gestionnaire de l'infrastructure et gérer la communication sur le plan de la réglementation nationale ;
- Suivre la politique de sécurité des entreprises ferroviaires ainsi que le niveau de sécurité national en se basant sur des indicateurs communs et les analyses de tendances de l'organisme d'enquête ;
- Suivre les mesures prises à la suite de recommandations formulées par l'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ;
- Participer à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne sur les méthodes communes d'évaluation des risques, le contrôle de conformité en matière de certificats de sécurité, la reconnaissance des centres d'examen et des examinateurs, la certification et les critères pour le personnel de bord, les rapports de sécurité et la réglementation ;
- Élaborer un plan global de surveillance de toutes les activités du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et des entités chargées de l'entretien. Le but est d'atteindre le niveau de sécurité prescrit ;
- Réaliser les audits et les inspections concernant la réglementation et les prescriptions en matière de sécurité, la certification, les licences et les reconnaissances, ainsi que les autorisations délivrées par le SSICF pour les nouveaux systèmes dans les circonstances dans lesquelles l'autorisation a été octroyée ;
- Réaliser les contrôles visant à vérifier la conformité des processus en vue du traitement des sous-systèmes et des organisations (et de leur réalisation) nécessaires pour répondre aux exigences en matière de sécurité d'exploitation du système ferroviaire ;
- Suivre l'enregistrement des événements susceptibles d'influencer le niveau de sécurité.

### Unité Infrastructure (1 chef d'unité et 5 collaborateurs)

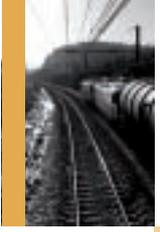
Tâches principales :

- Autoriser la mise en service de sous-systèmes pour l'infrastructure, l'énergie, le contrôle-commande et la signalisation (partie voies) ;
- Superviser l'application des règles de sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien qu'il effectue et mettre en œuvre le planning ;
- Participer à l'élaboration de règles nationales ainsi qu'aux compléments nationaux à la spécification technique d'interopérabilité pour les sous-systèmes de l'infrastructure ;
- Contrôler si les constituants d'interopérabilité répondent aux exigences de conformité ;
- Superviser la publication et la tenue à jour du registre de l'infrastructure ;
- Participer à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne concernant les sous-systèmes infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation.

### Unité Matériel roulant (1 chef de service + 5 collaborateurs)

Tâches principales :

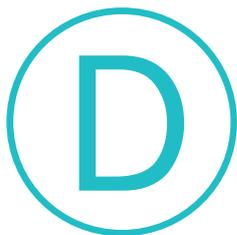
- Autoriser la mise en service des sous-systèmes concernant le matériel roulant et les véhicules ferroviaires ;
- Transmettre à l'Agence ferroviaire européenne les données devant figurer dans ERATV (Registre européen des types de véhicules autorisés) ;
- Contrôler si les constituants d'interopérabilité répondent aux exigences essentielles ;
- Répondre aux questions du secteur concernant la réglementation applicable au matériel roulant et au RID ;
- Collaborer avec les autorités de sécurité de pays voisins ;
- Superviser l'utilisation du matériel roulant par les utilisateurs de l'infrastructure et l'entretien relevant de la responsabilité des entités chargées de l'entretien ;
- Participer à l'élaboration de règles nationales et aux compléments nationaux à la spécification technique d'interopérabilité pour les sous-systèmes du matériel roulant ;
- Développer une banque de données et classer les règles nationales en vue de la reconnaissance mutuelle, comme décrit dans la directive relative à l'interopérabilité ;
- Tenir à jour le Registre national des véhicules (RNV) conformément aux spécifications communes, attribuer un code alphanumérique aux véhicules, saisir et actualiser des données dans le RNV, préparer la connexion avec la banque de données européenne virtuelle ;
- Intervenir en tant que représentant national pour le MDV (marquage du détenteur du véhicule) ;
- Représenter la Belgique dans les réunions internationales organisées par l'OTIF et la Commission européenne concernant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses ;
- Transposer et appliquer la réglementation internationale relative au transport international des marchandises dangereuses, effectuer des contrôles et faire rapport sur les accidents ;
- Superviser les tests de freinage des rames de tram et de métro ;
- Superviser l'application des exigences particulières de sécurité relatives au transport ferroviaire des marchandises dangereuses ;
- Contrôler l'utilisation de tous les types de matériel ferroviaire sur le réseau ferroviaire ;
- Superviser les entités chargées de l'entretien, suivre l'application correcte des règles, ainsi que l'organisation et l'exécution de l'entretien ;
- Participer aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne sur tous les types de matériel roulant, la reconnaissance mutuelle, le Registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV) et de la compatibilité électromagnétique (CEM).



## © 2. Organigramme

Annexe B





# ÉVOLUTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

1. Initiatives visant à améliorer les performances en matière de sécurité  
**P. 18**
2. Données détaillées de l'analyse des tendances  
**P. 19**
3. Résultats des recommandations en matière de sécurité  
**P. 21**



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

**Tableau ① 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	
Néant	Néant	Néant	Néant

**Tableau ① 1.2.**

**MESURES DE SÉCURITÉ RÉSULTANT D'AUTRES ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS**

Mesure de sécurité prise	Description de l'élément déclencheur
Néant	Néant



## ② 2. Données détaillées de l'analyse des tendances

### Données ISC (Annexe C)

1. Indicateurs de sécurité relatifs aux accidents :
  - La valeur de l'indicateur de sécurité relatif au nombre d'accidents baisse pour la quatrième année consécutive. Les sous-indicateurs indiquent une valeur équivalente ou à la baisse;
  - L'indicateur de sécurité relatif au nombre de morts et de blessés augmente en raison des chiffres absolus élevés en 2010 (accident à Buizingen). Les sous-indicateurs indiquent une valeur équivalente / à la baisse ou une hausse non préoccupante.
2. Indicateurs de sécurité relatifs aux marchandises dangereuses : néant.
3. Indicateurs de sécurité relatifs aux suicides : les chiffres absolus relatifs au nombre de morts par suicide augmentent pour la troisième année consécutive.
4. Les indicateurs de sécurité relatifs aux précurseurs d'accidents baissent pour la quatrième année consécutive. Les sous-indicateurs indiquent une valeur équivalente / à la baisse ou une hausse non préoccupante. Exception : le sous-indicateur « gauchissements de la voie » qui connaît une hausse importante et le sous-indicateur « signaux fermés franchis sans autorisation » qui reste très préoccupant.
5. Indicateurs de sécurité relatifs à l'impact économique : première indication.
6. Indicateurs de sécurité relatifs à la sécurité technique : les sous-indicateurs indiquent une valeur équivalente ou à la baisse.
7. Indicateurs de sécurité relatifs à la gestion de la sécurité : première indication.

### Commentaires

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 reposent sur les prescriptions de l'annexe actualisée I de la directive concernant la sécurité ferroviaire. Dans la mesure du possible, ces statistiques sont corrigées sur la base des données issues des rapports annuels du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires. Les coûts des accidents sont seulement ceux qui sont liés à des accidents graves.

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 années qui ont suivi. 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, et comme mentionné à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil, il est préférable de ne pas inclure 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) du Parlement européen et du Conseil 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. Pour la deuxième année, les États membres doivent également dresser un rapport sur le nombre relatif de kilomètres-voyageurs dans la catégorie des voyageurs grièvement blessés et des voyageurs tués. Raison pour laquelle le présent rapport annuel ne fournit encore aucune analyse efficace des tendances sur les cinq dernières années.

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 des deux dernières années, dont la nouvelle définition est très différente de la définition historique ou de la définition d'Eurostat, donnent des résultats autres que les 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 sur les cinq dernières années précédentes n'est donc pas représentative et ne figurera pas dans ce rapport annuel.

Suite à la recrudescence importante du nombre de suicides et de tentatives de suicide, le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel a mis sur pied un groupe de travail spécifique visant à élaborer des mesures et participe au projet de recherche européen RESTRAIL (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property).

La hausse anormale du nombre de gauchissements de la voie en 2011 résulte principalement de la chaleur extrême ou d'inondations. Un contrôle plus strict par le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel est nécessaire pour détecter à temps les premiers signes d'une possible distorsion de voie et agir.

Le nombre de dépassements illicites de signaux a diminué par rapport à 2010, mais demeure trop élevé compte tenu des risques potentiels que de tels franchissements impliquent. Le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et l'entreprise ferroviaire SNCB sont tenus d'élaborer un plan d'action interne visant à élaborer ou à mettre en oeuvre des mesures nouvelles ou complémentaires. Infrabel a également créé un groupe de travail spécifique incluant les entreprises ferroviaires, chargé notamment d'analyser tous les dépassements de signaux et d'élaborer des mesures concrètes.

Notons que du fait de la séparation en février 2011 de SNCB Logistics (opérateur de transports de marchandises) de la SNCB (actuellement l'opérateur de transport voyageurs et de manœuvre), le niveau de sécurité et le nombre d'accidents / incidents pour chaque partie ne peut être comparé à la situation antérieure de la SNCB (alors opérateur de marchandises, de passagers et de manœuvre).



### ① 3. Résultats des recommandations en matière de sécurité

Le temps écoulé entre un accident et l'exécution de mesures de sécurité destinées à éviter sa reproduction dépend de la nature de l'accident. Si la cause est facile à déterminer et que les mesures à prendre ont une ampleur 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'exécution de nouvelles mesures demandera peut-être davantage de temps.

L'Organe d'enquête a poursuivi l'enquête sur l'accident de Diegem (décembre 2008) et les accidents de 2009, 2010 et 2011 pour lesquels une enquête a été ouverte. Lors de l'établissement du présent rapport en juillet 2011, aucun rapport n'était disponible à ce sujet. L'enquête sur l'accident tragique de Buizingen n'a pas été achevée en 2011.

Nous déduisons des rapports annuels 2011 du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires reçus par le SSICF que les mesures suivantes ont été prises après les « dépassements de signaux » illicites: le groupe de travail « dépassements de signaux » d'Infrabel, a approuvé en 2011, avec la coopération des opérateurs, un ensemble de mesures d'adaptation de l'infrastructure et / ou des procédures afin d'empêcher que certains signaux ne soient dépassés de nouveau à l'avenir.

Dans le cadre de l'accident survenu à Dinant (23.05.2009), l'entreprise ferroviaire SNCB et Infrabel étudient plus avant une nouvelle procédure de départ. Dans sa lettre du 07.07.2011, l'Autorité de Sécurité a de nouveau insisté auprès des CEO concernées sur la nécessité d'activer leur concertation.





# MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LEGISLATION ET DE LA REGLEMENTATION

Les principales modifications de loi intervenues en 2011 concernaient d'une part l'indépendance et le fonctionnement de l'Autorité de Sécurité, un certain nombre d'adaptations consécutives à la publication du règlement relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil, et la loi modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en vue d'instaurer des amendes administratives. D'autre part, la réglementation a été adaptée en vue de poursuivre la mise en œuvre de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité et d'un certain nombre d'adaptations consécutives à l'application de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train.

## En ce qui concerne l'indépendance de l'Autorité de Sécurité

### *Modifications de loi relatives à l'indépendance de l'Autorité de Sécurité*

L'art. 30 de la loi du 14 avril 2011 portant des dispositions diverses a modifié l'art. 10 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le Roi n'est plus dans l'obligation de désigner l'Autorité de Sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.

### *Arrêté d'exécution*

L'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'Autorité de Sécurité ferroviaire est une nouvelle application des articles 10 et 11 de la loi du 19 décembre 2006. Cet arrêté royal confirme l'indépendance et définit la direction de l'Autorité de Sécurité. Celle-ci est soumise à l'autorité directe du secrétaire d'État à la Mobilité qui a le Transport ferroviaire dans ses attributions. Cet arrêté royal limite jusqu'à 18 mois après son entrée en vigueur le délai de transfert de membres du personnel du groupe SNCB à l'Autorité de Sécurité.

## En ce qui concerne le fonctionnement et le financement de l'Autorité de Sécurité

### *Modifications de loi relative au fonctionnement*

La loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité prévoit des frais administratifs pour le traitement du dossier relatif à la délivrance de la licence européenne de conducteur de train, pour l'agrément de centres de formation et pour le contrôle de conformité visant à reconnaître les entités chargées de l'entretien.

### *Modifications de la réglementation relative au fonctionnement et au financement*

L'article 33/1 de la loi du 19 décembre 2006 stipule que le Roi fixe le montant annuel dû par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires pour le contrôle de la sécurité du transport ferroviaire et le développement de la réglementation par l'Autorité de Sécurité. La redevance due par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires a été fixée pour 2011 par l'arrêté royal du 21 janvier 2011 modifiant l'arrêté royal du 17 juin 2010 fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge. La redevance a été fixée à 3 810 000 euros pour l'année civile 2011. L'augmentation du montant (qui s'élevait à 2 920 000 euros en 2010) permet d'accroître le nombre de collaborateurs de l'Autorité de Sécurité, pour atteindre 35 ETP.



## En ce qui concerne les conducteurs de train qui opèrent sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale

### *Modification de loi*

La loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité stipule que les dispositions du chapitre V du titre II de la loi du 19 décembre 2006, concernant la certification des conducteurs et des autres personnels de bord assurant des tâches déterminantes pour la sécurité, ne s'appliquent plus aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

### *Modification de la réglementation*

Dans la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit :

Art. 4/1. Le chapitre V du titre II ne s'applique pas aux conducteurs de train qui opèrent exclusivement sur des sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

## En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté

### *Modification de loi*

La loi du 2 décembre 2011 portant des dispositions diverses concernant la mobilité prévoit les dispositions nécessaires en vue du respect des dispositions générales relatives à la protection des données à caractère personnel dans le cadre du traitement du registre en rapport avec la délivrance de la licence européenne de conducteur de train.

### *Modifications de la réglementation (consécutives à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 19 décembre 2006)*

- L'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité. L'arrêté royal antérieur du 9 juin 2009 a été modifié pour tenir compte de la modification de loi résultant de la transposition de la directive 2007/59/CE.
- L'arrêté royal du 22 juin 2011 fixant les règles relatives aux examens médicaux et aux examens psychologiques sur le plan professionnel pour les conducteurs de train et les accompagnateurs de train ainsi que les critères de reconnaissance des personnes et des centres responsables de ces examens, définit les critères relatifs aux médecins et aux psychologues ainsi que les critères de reconnaissance des centres qui sollicitent la reconnaissance.
- L'arrêté royal du 22 juin 2011 relatif à la licence des conducteurs et aux registres des licences et des attestations. Suite au règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission du 3 décembre 2009, cet arrêté royal fixe les règles nationales relatives à l'introduction des demandes.
- L'arrêté royal du 12 septembre 2011 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et à la reconnaissance des centres de formation. Cet arrêté royal définit d'une part, comment les demandes de reconnaissance peuvent être introduites et d'autre part, l'organisation des formations et des examens.

## En ce qui concerne la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

### *Modifications de la réglementation (consécutives à la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité, modifiant la loi du 19 décembre 2006)*

L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 2011 fixant la procédure et les modalités d'introduction de la demande et d'obtention de l'autorisation de mise en service des sous-systèmes et des véhicules. Cet arrêté royal fixe les modalités d'introduction d'une demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes et de véhicules.

L'arrêté royal du 1<sup>er</sup> juillet 2011 déterminant les exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire fixe les prescriptions techniques nationales applicables lors de la procédure de contrôle de sous-systèmes structurels relatifs à l'infrastructure.

## En ce qui concerne l'instauration d'amendes administratives

### *Modification de loi*

La loi du 28 décembre 2011 modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en vue d'instaurer des amendes administratives (dénommée : Loi sur les amendes administratives SSICF).

Cette modification de loi est la conséquence de la transposition de l'art. 32 de la directive concernant la sécurité. Outre les amendes pénales, l'Autorité de Sécurité est maintenant en mesure d'infliger des sanctions administratives lorsqu'elle constate des infractions aux dispositions de la loi. Des amendes administratives peuvent également être infligées par le Roi en cas d'infractions aux dispositions des arrêtés d'exécution de cette loi.

## Règles d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic

En 2011, un grand nombre de règles d'exploitation ont été revues et ont fait l'objet d'un avis positif de l'Autorité nationale de sécurité. L'annexe D les énumère.







# ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DES AGREMENTS DE SECURITE

1. Législation nationale :  
dates de début et de validité  
**P. 30**
2. Données numériques  
**P. 30**
3. Aspects procéduraux  
**P. 31**

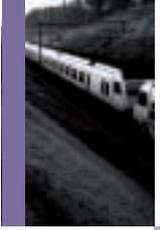


## Ⓕ 1. Législation nationale : dates de début et de validité

- 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](http://www.railaccess.be).

## Ⓕ 2. Données numériques

[Annexe E]



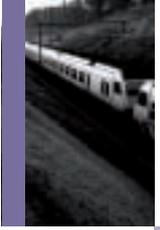
## ③ 3. Aspects procéduraux

### 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.
- 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 par 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 (montant indexé 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.

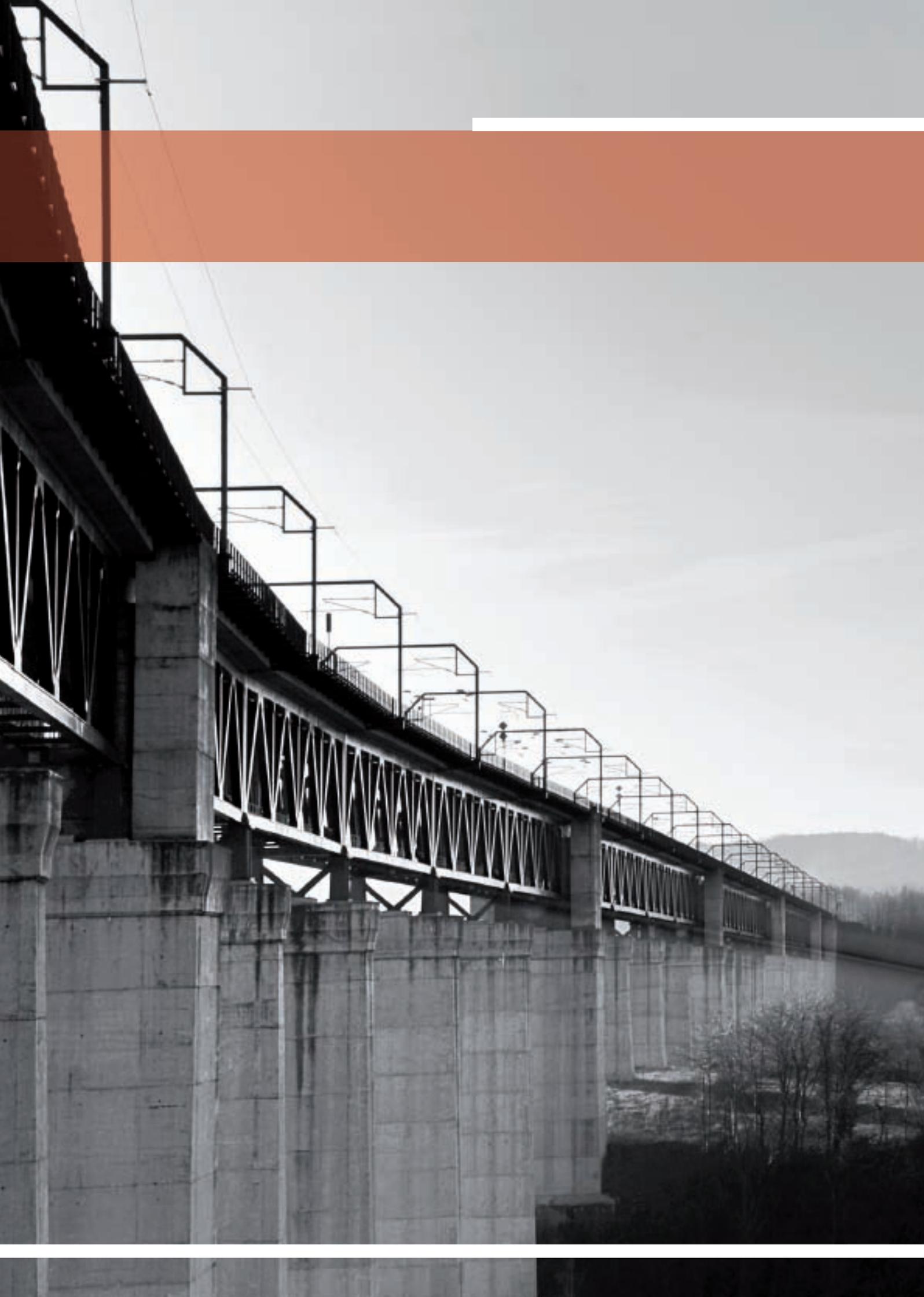
### 3.2. Certificats de sécurité partie B

- 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 et/ou région linguistique à exploiter ;
  - changement et/ou extension du type de matériel roulant utilisé ;
  - adaptation liée à des modifications de dispositions légales ;
  - modification de l'organisation interne de l'entreprise (organigramme) ;
  - 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 par l'article 12(1) de la directive sur la sécurité.  
Non applicable.
- 3.2.3. Redevance due au SSICF pour la délivrance d'un certificat partie B.  
2.000 euros ou 10.000 euros par certificat partie B (montant indexé 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 feedback (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. Raison de la mise à jour/modification d'agrément de sécurité.  
Aucun cas en 2011.
- 3.3.2. Raisons principales d'un délai supérieur aux 4 mois prescrits par l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire pour la délivrance d'agrément de sécurité (uniquement ceux figurant à l'Annexe E et après réception de toutes les informations requises).  
Aucun cas en 2011.
- 3.3.3. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés lors de demandes d'agrément de sécurité.  
Aucun cas en 2011.
- 3.3.4. Synthèse des problèmes signalés par les gestionnaires de l'infrastructure lors de demande d'agrément de sécurité.  
Aucun cas en 2011.
- 3.3.5. Procédure de feedback (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 2011.
- 3.3.6. Redevance perçue par le SSICF pour la délivrance d'un agrément de sécurité.  
Aucun cas en 2011.





# 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 EF et du GI se fait sur base d'un programme de surveillance comprenant des audits (réalisés par des consultants mandatés par l'ANS belge) ainsi que des inspections et contrôles réalisés par le personnel de l'ANS belge.

Les activités couvrent les secteurs suivants :

- audits liés à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ;
- audits liés aux certificats de sécurité, partie A, des entreprises ferroviaires ;
- inspections liées à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ;
- inspections liées aux certificats de sécurité, partie A et B, des entreprises ferroviaires ;
- inspections liées aux règles de sécurité d'Infrabel ;
- inspections liées aux règles de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- inspections liées aux transports de marchandises dangereuses ;
- inspections liées au matériel roulant ;
- contrôles relatifs aux conducteurs de train et autres fonctions de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'aux conducteurs, accompagnateurs et autres fonctions de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- contrôles relatifs à la composition des trains de marchandises entreprises ferroviaires .

Personnel mobilisé par l'ANS :

3,98 équivalents temps plein (ETP) sur les 17 personnes qualifiées disponibles ont participé aux inspections et contrôles.

Aspects économiques :

Pour l'année 2011, le coût total des « rémunérations, lois sociales et frais opérationnels » des 3,98 ETP qualifiés s'est élevé à 468.135,28 euros.

### 1.2. Points d'attention

En matière de certification, les points à suivre particulièrement sont les suivants :

- maîtrise des risques liés au recours à des contractants et contrôle des fournisseurs (2010/1158/EU ANNEXE II, C ET 2010/1169/EU ANNEXE II, C)
- respect des règles spécifiques au réseau en matière de compétence du personnel (2010/1158/EU annexe III, B)

En matière de respect des règles de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, les points à suivre particulièrement sont les suivants :

- règles de communication ;
- surveillance du service des manœuvres ;
- prescriptions propres aux trains de voyageurs.

Ces deux derniers points ne concernant que les entreprises ferroviaires.

En matière de contrôles, les points à suivre particulièrement concernent les fonctions de sécurité autres que conducteurs et accompagnateurs ainsi que la composition des trains de marchandises. Nos contrôles des années précédentes ont en effet démontrés que les infractions relatives aux conducteurs et accompagnateurs sont relativement peu fréquentes et de ce fait nous diminuerons nos contrôles dans ces domaines.



## 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 sur la sécurité ferroviaire)

**LE SSICF A REÇU LE RAPPORT ANNUEL DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE (INFRABEL) ET DES ENTREPRISES FERROVIAIRES SUIVANTES :**

	Entreprise	Date de reception du rapport
1	Infrabel	29/06/2012
2	NMBS NV	14/08/2012
3	Eurostar International Ltd	28/06/2012
4	SNCF	29/06/2012
5	Crossrail Benelux N.V.	03/08/2012
6	Trainsport N.V.	27/06/2012
7	DB Schenker Rail Nederland N.V.	27/06/2012
8	CapTrain Belgium N.V.	28/06/2012
9	ERS Railways B.V.	
10	Euro Cargo Rail S.A.S.	06/09/2012
11	Rotterdam Rail Feeding B.V.	06/08/2012
12	Railtraxx B.V.B.A.	28/06/2012
13	NMBS Logistics N.V.	22/08/2012
14	Rurtalbahn Benelux B.V.	
15	Europorte France S.A.S.	

Pour encourager les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à introduire leur rapport annuel à temps, le défaut d'exécution ou l'exécution partielle de cette action a été enregistrée dans la liste planifiée des amendes administratives. Après la transposition en droit belge, le SSICF pourra intervenir en cas de non-suivi des règles.

### 3. Nombre d'inspections du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et des organismes de formation en 2011

INSPECTIONS		Certificats de sécurité (partie A) délivrés	Certificats de sécurité (partie B) délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Contrôles (*)
Nombre d'inspections	planifiées	1	3	3	
	non planifiées	0	0	0	
	exécutées	1	2	1	

(\*)

CONTRÔLES		Règles de sécurité	Personnel de sécurité
Nombre de contrôles d'EFs/GI pour 2011	planifiés	36	720
	non planifiés	0	0
	exécutés	17	552

### 4. Nombre d'audits gestionnaire de l'infrastructure/entreprises ferroviaires en 2011

AUDITS		Certificats de sécurité (partie A) délivrés	Certificats de sécurité (partie B) délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités
Nombre d'audits d'EFs/GI pour 2011	planifiés	0	0	1	0
	exécutés	0	0	0	0

### 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

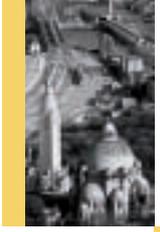




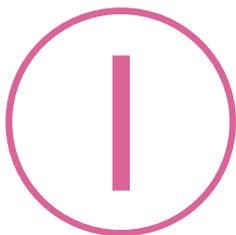


# RAPPORT SUR L'APPLICATION DES MSC DE L'ÉVALUATION DES RISQUES

Pas d'application en 2011.







# CONCLUSION DE L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ - PRIORITÉS

En 2011, les services judiciaires n'ont pas tiré de conclusion définitive concernant le grave accident à Buizingen du 15 février 2010. Le rapport de l'Organe d'enquête n'était pas non plus disponible. Par conséquent, en 2011, aucune recommandation ni mesure n'a donc été définie pour éviter de tels accidents dramatiques à l'avenir.

Le Parlement belge a créé une commission spéciale chargée d'examiner les conditions de trafic ferroviaire en Belgique dont les recommandations ont déterminé principalement les priorités pour le SSICF pour l'année 2011.

Pour étendre la surveillance et l'effectif du SSICF, les ressources budgétaires affectées à cet objectif ont été fixées début 2011. La procédure de recrutement a été lancée et s'étendra sur plusieurs années et les nouveaux collaborateurs suivront les formations requises afin que le SSICF puisse poursuivre graduellement le développement de ses tâches de surveillance.

Les préparatifs ont été achevés pour que l'unité de sécurité actuelle soit scindée en une unité de certification et une unité de supervision.

La directive relative aux conducteurs de trains désigne le SSICF comme entité compétente et la préparation des tâches et des activités connexes a été en grande partie achevée en 2011.

Le niveau de sécurité des chemins de fers belges s'est légèrement amélioré. Le grave accident de Buizingen a toujours un impact considérable sur les indicateurs relatifs au nombre de morts et de personnes grièvement blessées.





## SOURCES D'INFORMATION

- Publications dans le Moniteur belge (Journal Officiel belge) (voir point E de ce rapport annuel)
- Informations internes des différentes unités du SSICF
- Rapports annuels du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires (voir la liste sous le point G.2 de ce rapport annuel)
- Rapports de l'Organe d'enquête (OE)







# ANNEXES

**ANNEXE A:**

Informations relatives à la structure ferroviaire

**P. 48**

**ANNEXE B:**

Organigramme de l'Autorité de Sécurité

**P. 54**

**ANNEXE C:**

Données chiffrées sur les Indicateurs Communs de Sécurité

**P. 56**

**ANNEXE D:**

Modifications importantes de la législation et de la réglementation

**P. 65**

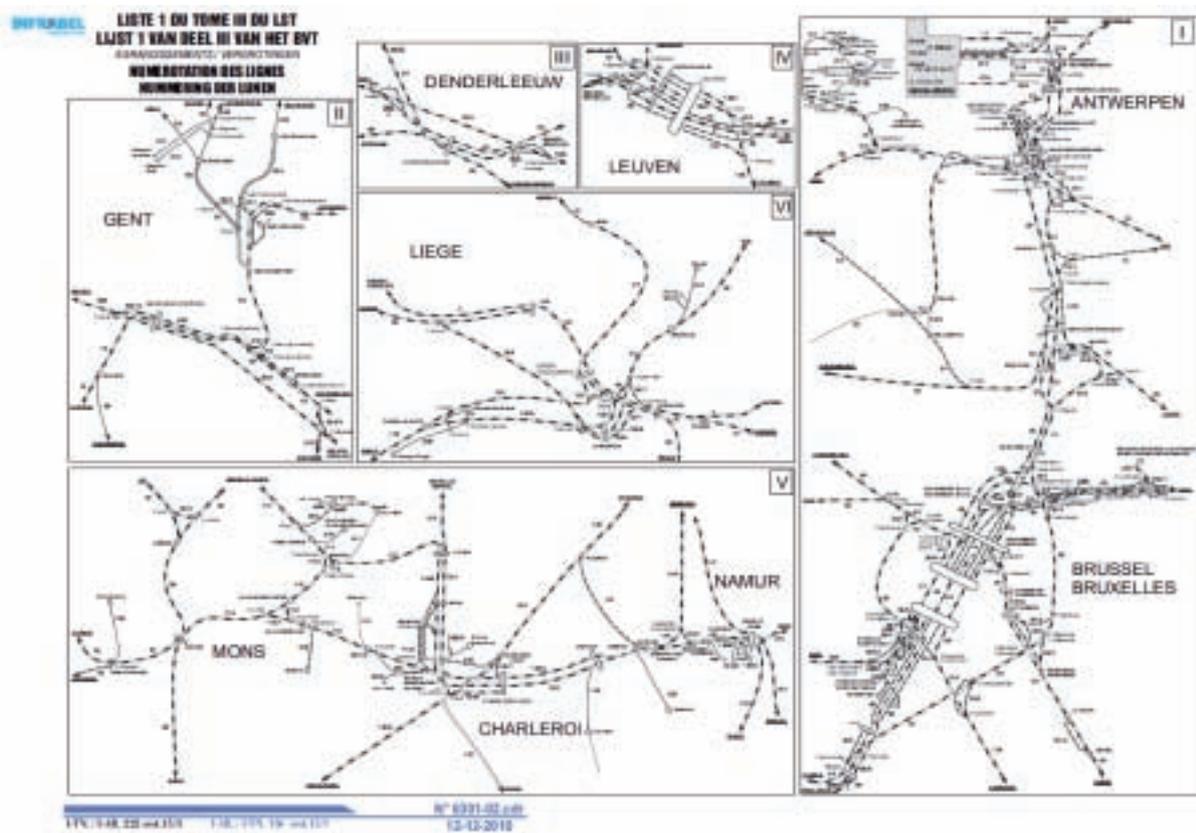
**ANNEXE E:**

Évolution de la certification et de l'agrément de sécurité - Données numériques

**P. 68**







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

### Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2011)

Nom: Infrabel  
Adresse: 2, Place Marcel Broodthaers, B-1060 Bruxelles  
Site Web: www.infrabel.be

### Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2011)

#### a. Transport de voyageurs

Nom: NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen  
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 A: BE 11 2011 0001  
Valable jusqu'au: 29 juin 2014  
Certificat de sécurité B: BE 12 2011 0008  
Valable jusqu'au: 12 mai 2012

Nom: Eurostar International Ltd  
Adresse: Times House Bravingtons Walk 5, UK – N1 9AW London  
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: NMBS – Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen N.V.  
SNCB – Société Nationale des Chemins de fer Belges S.A.  
Adresse: 40 avenue de la Porte de Hal, B-1060 Bruxelles  
Site Web: www.nmbs.be; www.sncb.be  
Certificat de sécurité A: BE 11 2011 0001  
Valable jusqu'au: 29 juin 2014  
Certificat de sécurité B: BE 12 2011 0008  
Valable jusqu'au: 12 mai 2012

Nom: SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français E.P.I.C.  
Adresse: 34, Rue de Commandant Mouchotte, FR – 75699 Paris cedex 14  
Site Web: www.sncf.com  
Certificat de sécurité A: FR 11 2009 0021  
Valable jusqu'au: 28 juin 2012  
Certificat de sécurité B: BE 12 2011 0001  
Valable jusqu'au: 07 avril 2014



Nom:	<b>Crossrail Benelux N.V.</b>
Adresse:	Luchthavenlei 7A, B – 2100 Deurne
Site Web:	<a href="http://www.crossrail.ch">www.crossrail.ch</a>
Certificat de sécurité A:	BE 11 2011 0003
Valable jusqu'au:	19 octobre 2014
Certificat de sécurité B:	BE 12 2010 0006
Valable jusqu'au:	9 janvier 2012
Nom:	<b>Trainsport N.V.</b>
Adresse:	Transcontinentaalweg 4, B – 2030 Antwerpen
Site Web:	<a href="http://www.trainsport.com">www.trainsport.com</a>
Certificat de sécurité A:	BE 11 2011 0002
Valable jusqu'au:	29 septembre 2014
Certificat de sécurité B:	BE 12 2010 0007
Valable jusqu'au:	15 janvier 2012
Nom:	<b>DB Schenker Rail Nederland N.V.</b>
Adresse:	Moreelsepark 1, NL – 3511 EP Utrecht
Site Web:	<a href="http://www.rail.dbschenker.nl">www.rail.dbschenker.nl</a>
Certificat de sécurité A:	NL 11 2009 2130
Valable jusqu'au:	16 novembre 2012
Certificat de sécurité B:	BE 12 2011 0006
Valable jusqu'au:	26 avril 2012
Nom:	<b>CapTrain Belgium N.V.</b>
Adresse:	Italiëlei 2, 3 <sup>de</sup> verdieping, postbus 12, B – 2000 Antwerpen
Site Web:	<a href="http://www.captrain.be">www.captrain.be</a>
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:	<b>ERS Railways B.V.</b>
Adresse:	Albert Plesmanweg 61 k-l, NL - 3088 GB Rotterdam
Site Web:	<a href="http://www.ersrail.com">www.ersrail.com</a>
Certificat de sécurité A:	NL 11 2011 2730
Valable jusqu'au:	1 août 2012
Certificat de sécurité B:	BE 12 2010 0001
Valable jusqu'au:	1 mars 2013
Nom:	<b>Euro Cargo Rail S.A.S.</b>
Adresse:	25-29, Place de la Madeleine, FR -75008 Paris
Site Web:	<a href="http://www.eurocargorail.com">www.eurocargorail.com</a>
Certificat de sécurité A:	FR 11 2010 0003
Valable jusqu'au:	02/10/2010
Certificat de sécurité B:	BE 12 2010 0003
Valable jusqu'au:	31/05/2013

Nom: **Rotterdam Rail Feeding B.V.**  
 Adresse: Europaweg 855, NL – 3199 LD Rotterdam  
 Site Web: [www.railfeeding.nl](http://www.railfeeding.nl)  
 Certificat de sécurité A: NL 11 2009 1993  
 Valable jusqu'au: 1 mai 2012  
 Certificat de sécurité B: BE 12 2011 0004  
 Valable jusqu'au: 15 août 2013

Nom: **Railtraxx B.V.B.A.**  
 Adresse: Van Geertstraat 81, B – 2140 Antwerpen  
 Site Web: [www.railtraxx.com](http://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: **NMBS Logistics N.V. - SNCB Logistics S.A.**  
 Adresse: 40 avenue de la Porte de Hal, B- 1060 Bruxelles  
 Site Web: [www.b-rail.be](http://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: **Rurtalbahn Benelux B.V.**  
 Adresse: Albert Plesmanweg 121-141, NL – 3088 GC Rotterdam  
 Site Web: [www.rurtalbahn.nl](http://www.rurtalbahn.nl)  
 Certificat de sécurité A: NL 11 2010 2420  
 Valable jusqu'au: 1 octobre 2013  
 Certificat de sécurité B: BE 12 2011 0003  
 Valable jusqu'au: 2 mai 2014

Nom: **Europorte France S.A.S.**  
 Adresse: Tour de Lille, 60 Boulevard de Turin CS 30004, FR – 59777 Lille  
 Site Web: [www.europorte.com/uk/subsidiaries/europorte-france/](http://www.europorte.com/uk/subsidiaries/europorte-france/)  
 Certificat de sécurité A: FR 11 2010 0018  
 Valable jusqu'au: 26 novembre 2011  
 Certificat de sécurité B: BE 12 2010 0005  
 Valable jusqu'au: 12 juillet 2014

### 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/ Ecartement	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
<b>NV/SA Infrabel</b>	Place Marcel Broodthaers 2, 1060 Bruxelles	BE 21 2008 001	01/01/2005	6344 km	25 kV: 834 km 15 kV: 10 km 3 kV: 4 880 km	Dubbel: 5 608 km Simpel: 736 km	427 km	TBL2, ETCS, TVM	1 879	10 932



## A.2.2. Entreprises Ferroviaires

Nom	Adresse et site internet	Certificat de sécurité 2001/14/CE (numéro/date)	Certificat de sécurité A-B 2004/49/EC (Numéro/Date)	Type de transport	Nombre de loco-motives (*)	Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs (*)	Nombre de voitures/wagons (*)	Nombre de conducteurs de trains/équipes de sécurité (*)	Volume de transport de voyageurs (*)	Volume de transport de marchandises (*)
<b>NMBS N.V./ SNCB S.A.</b>	Voir A.2.		BE 11 2011 0001 du 30/06/11 au 29/06/14 – BE 12 2011 0008 du 21/12/11 au 12/05/12	Voyageurs et marchandises						
<b>Eurostar International Ltd.</b>	Voir A.2.		UK 11 2009 0083 du 1/07/10 au 18/04/12 – BE 12 2010 0005 du 18/08/10 au 17/08/2013	Voyageurs						
<b>SNCF E.P.I.C.</b>	Voir A.2.		FR 11 2009 0021 du 4/12/09 au 28/06/2012 – BE 12 2011 0001 du 8/04/11 au 7/04/2014	Marchandises						
<b>Crossrail Benelux N.V.</b>	Voir A.2.		BE 11 2011 0003 du 20/10/11 au 19/10/14 – BE 12 2010 0006 du 2/09/09 au 9/01/12	Marchandises						
<b>Trainsport N.V.</b>	Voir A.2.		BE 11 2011 0002 du 30/09/11 au 29/09/14 – BE 12 2010 0007 du 4/10/10 au 15/01/12	Marchandises						
<b>DB Schenker Rail Nederland N.V.</b>	Voir A.2.		NL 11 2009 2130 du 15/11/07 au 16/11/12 – BE 12 2011 0006 du 9/12/11 au 26/04/12	Marchandises						
<b>CapTrain Belgium N.V.</b>	Voir A.2.		BE 11 2010 0001 du 14/08/09 au 13/08/12 – BE 12 2010 0002 du 4/12/09 au 3/12/12	Marchandises						
<b>ERS Railways B.V.</b>	Voir A.2.		NL 11 2011 2730 du 29/07/11 au 01/08/12 – BE 12 2010 0001 du 2/03/2010 au 1/03/13	Marchandises						
<b>Euro Cargo Rail S.A.S.</b>	Voir A.2.		FR 11 2010 0003 du 20/04/2010 au 02/10/2010 – BE 12 2010 0003 du 1/06/10 au 31/05/13	Marchandises						
<b>Rotterdam Rail Feeding B.V.</b>	Voir A.2.		NL 11 2009 1993 du 1/05/09 au 1/05/12 – BE 12 2011 0004 du 2/05/11 au 15/08/13	Marchandises						
<b>Railtraxx B.V.B.A.</b>	Voir A.2.		BE 11 2010 0002 du 26/04/10 au 25/04/13 – BE 12 2010 0008 du 13/12/10 au 12/12/13	Marchandises						
<b>NMBS Logistics N.V. / SNCB Logistics S.A.</b>	Voir A.2.		BE 11 2010 0004 du 10/12/10 au 30/08/13 – BE 12 2010 0009 du 21/12/10 au 20/12/13	Marchandises						
<b>Europorte France S.A.S.</b>	Voir A.2.		FR 11 2010 0018 du 4/11/10 au 26/11/11 – BE 12 2010 0005 du 13/07/11 au 12/07/14	Marchandises						
<b>Rurtalbahn Benelux B.V.</b>	Voir A.2.		NL 11 2010 2420 du 19/10/10 au 1/10/13 – BE 12 2011 0003 du 3/05/11 au 2/05/14	Marchandises						

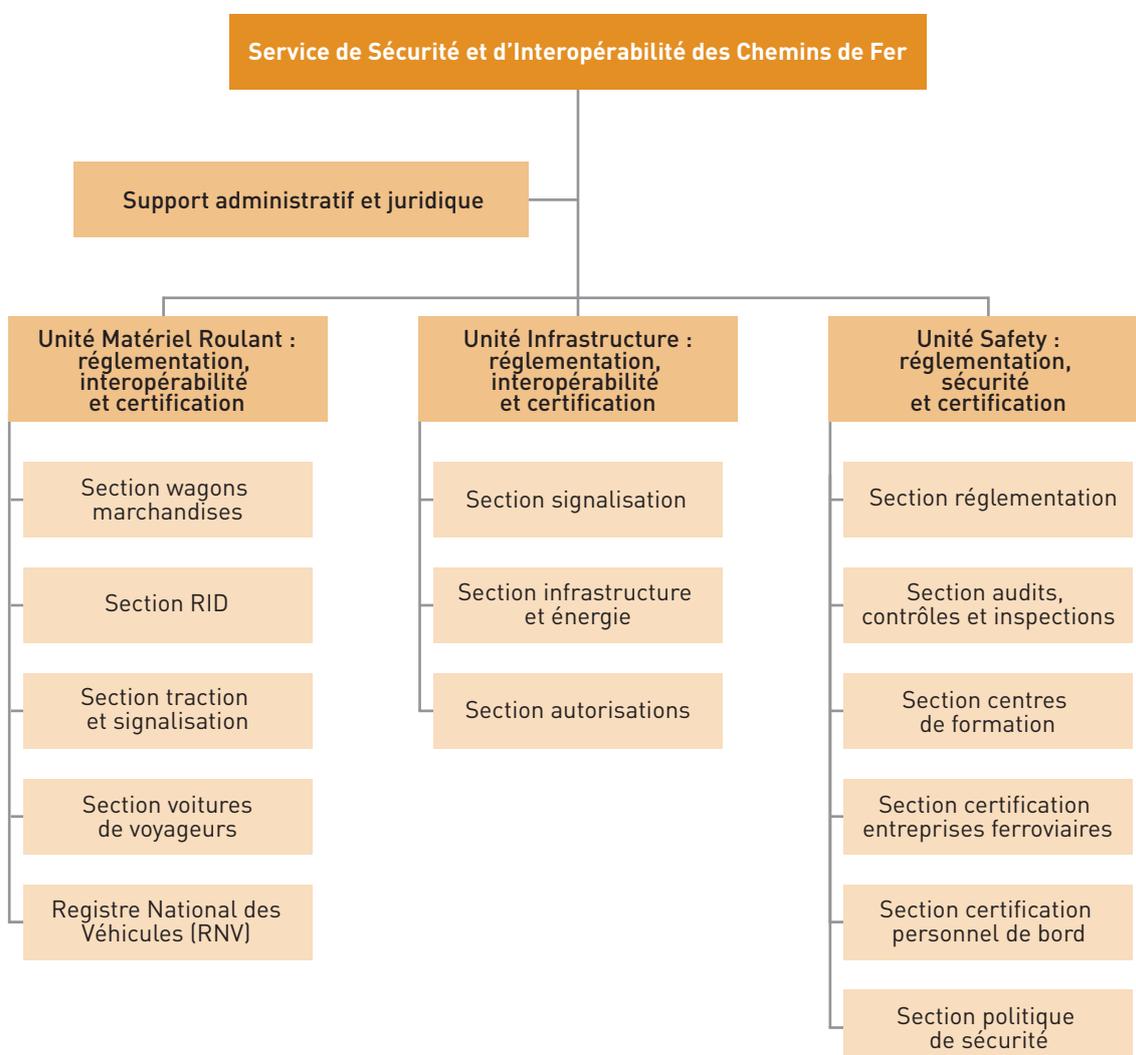
(\*) Informations économiques sensibles

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:

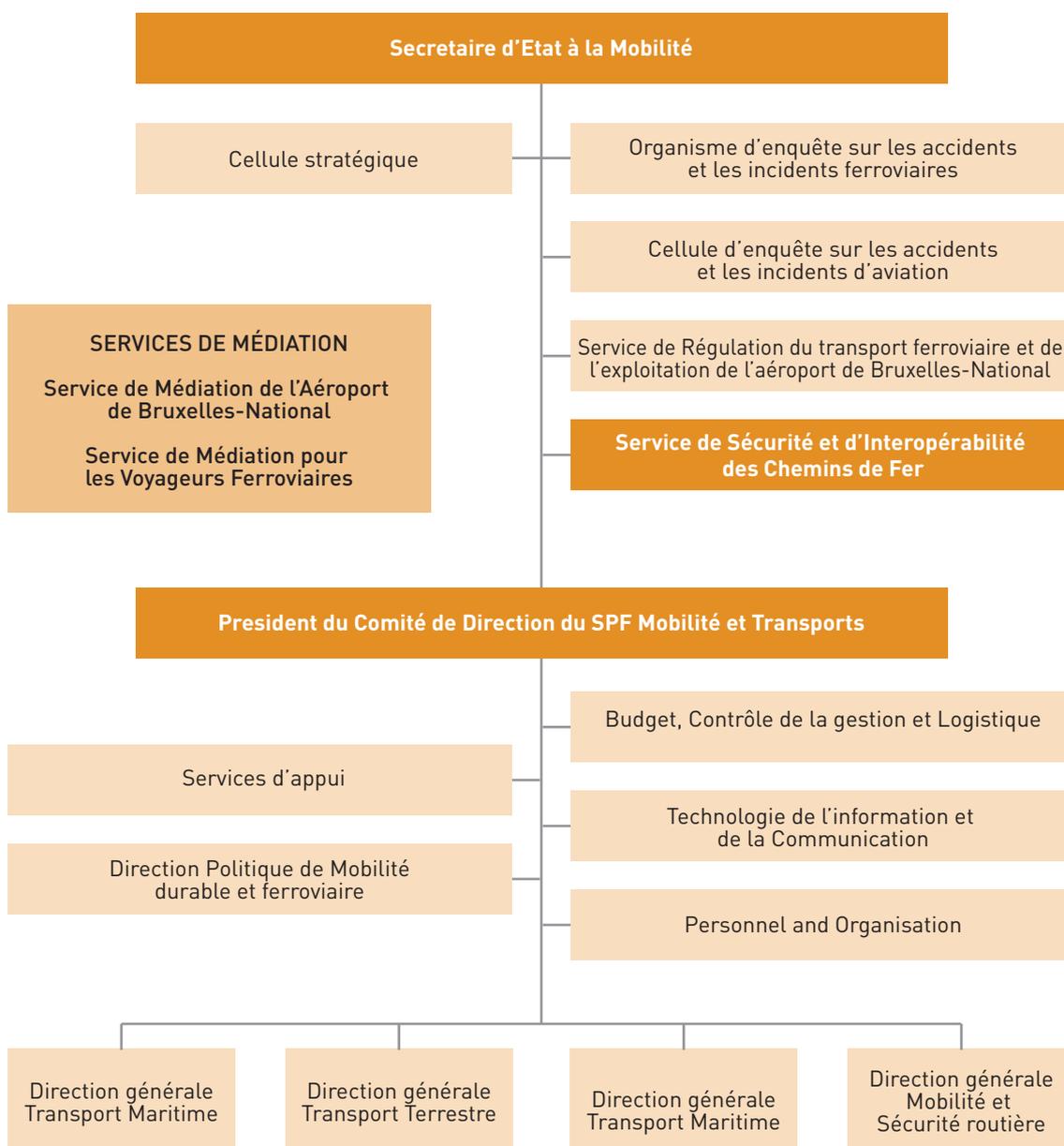
# Organigramme de l'Autorité nationale de Sécurité

### B.1. Tableau : Organisation interne





## B.2. Relation avec d'autres instances nationales

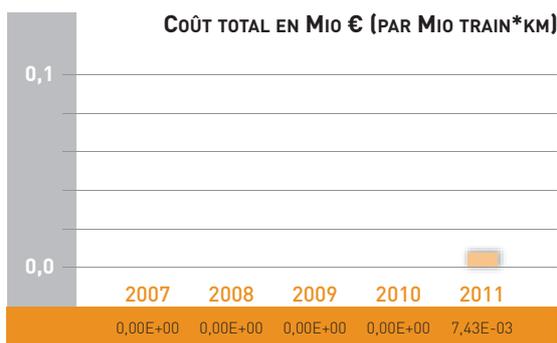
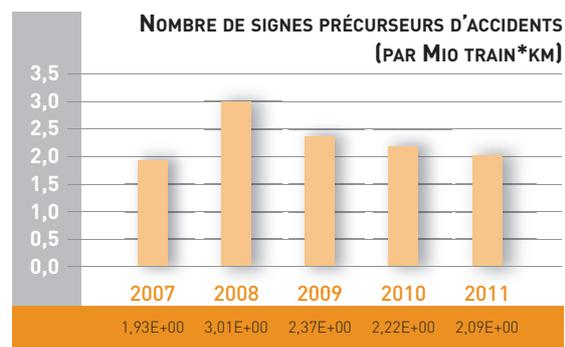
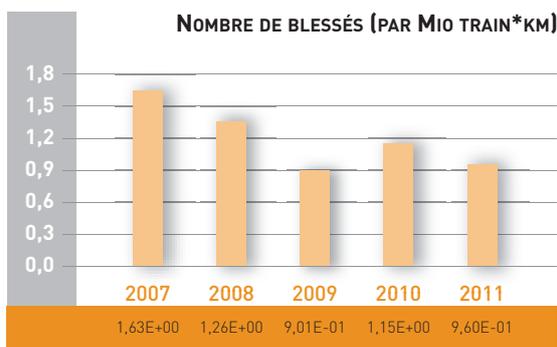
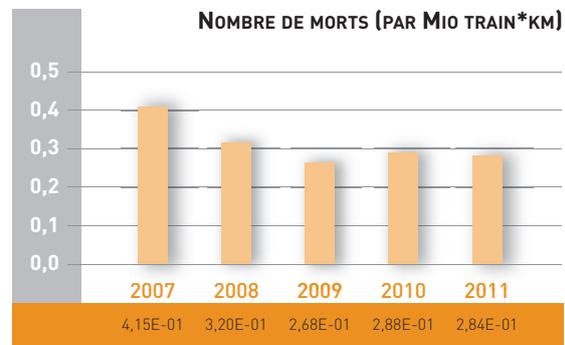
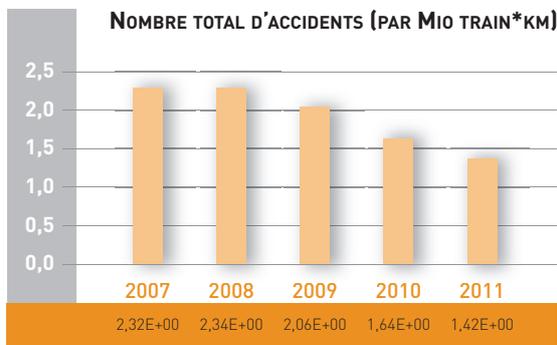


## ANNEXE C:

# Indicateurs communs de Sécurité – Données et définitions utilisées

### C.1. Données ISC <sup>(1)</sup>

Vue d'ensemble des indicateurs



(1):

2007 : valeurs pour l'année 2007.

2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.

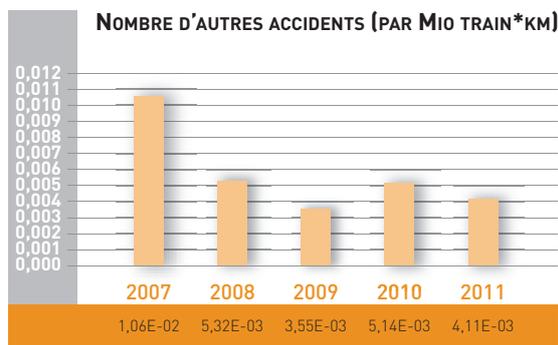
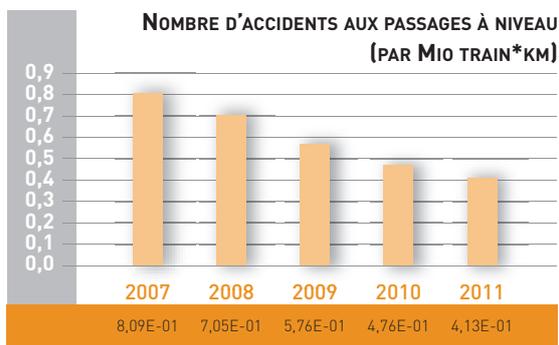
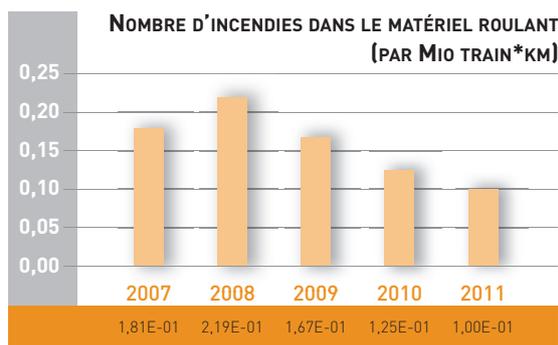
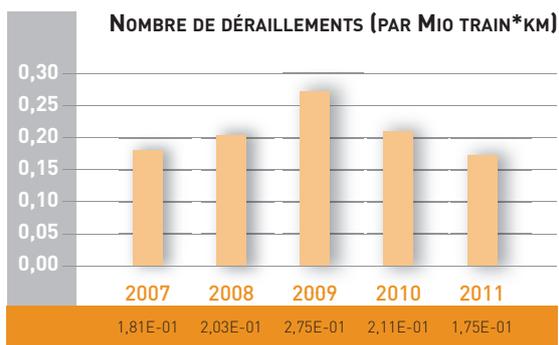
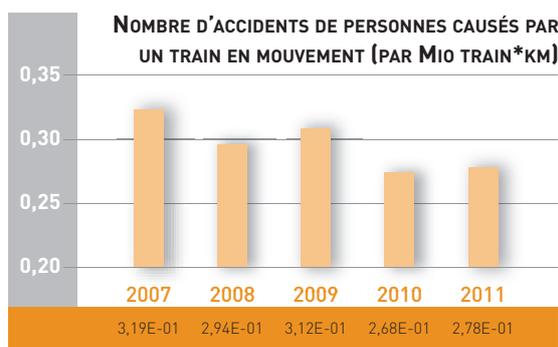
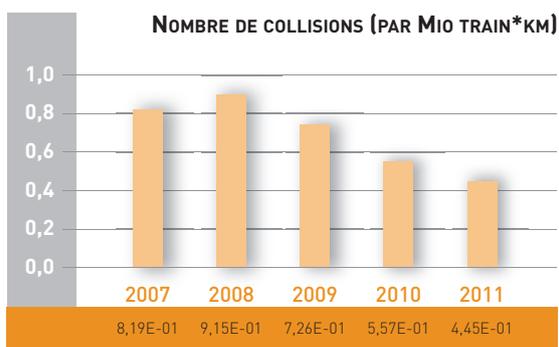
2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.

2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.

2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.



## Accidents par type



2007 : valeurs pour l'année 2007.

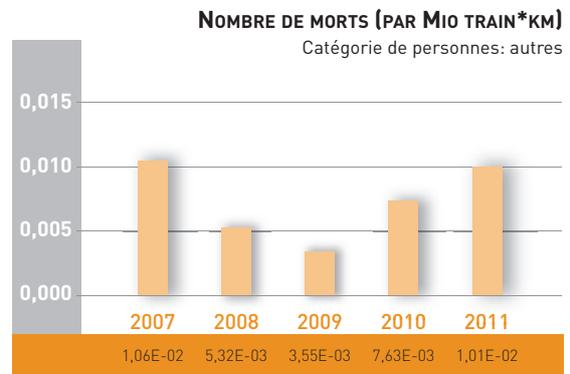
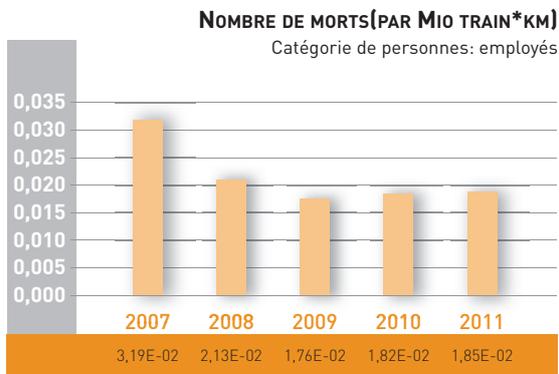
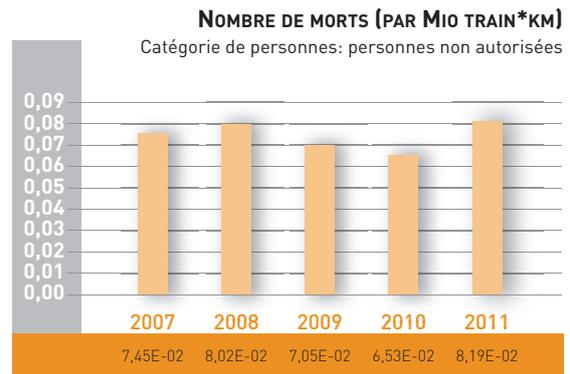
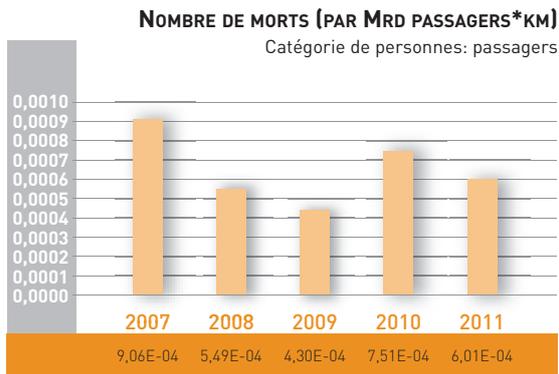
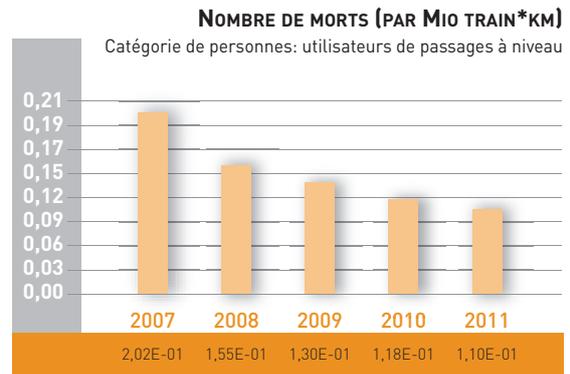
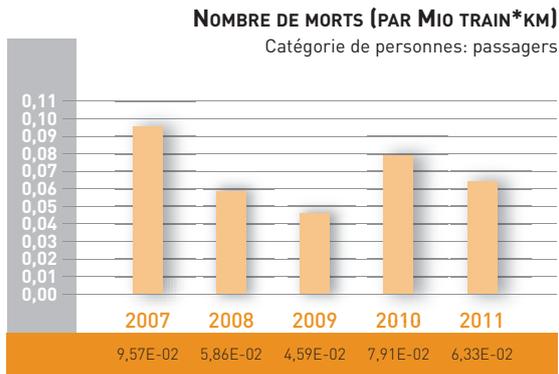
2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.

2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.

2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.

2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.

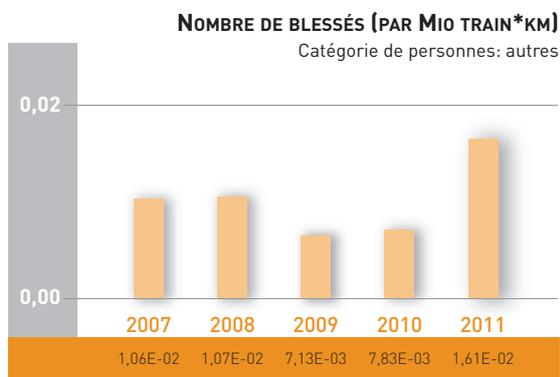
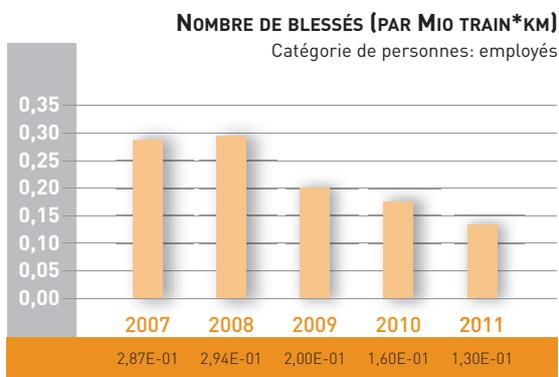
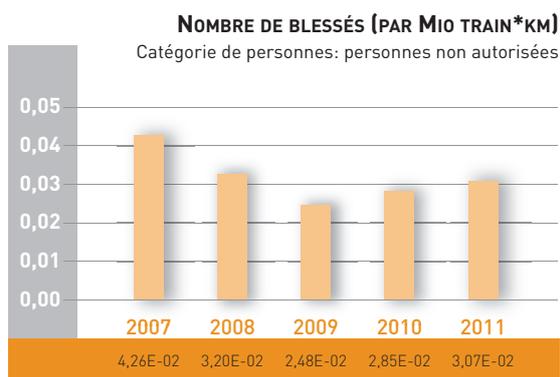
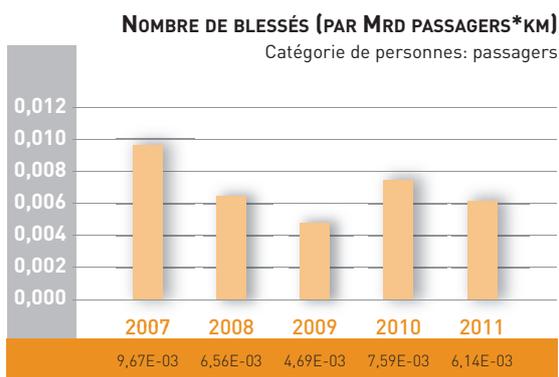
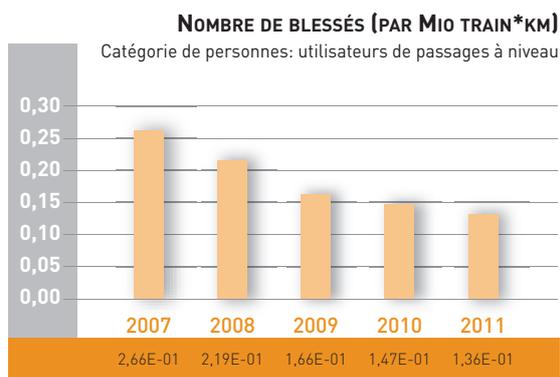
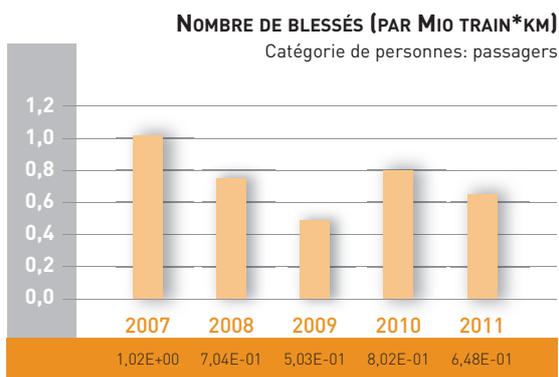
Morts par catégorie de personnes



2007 : valeurs pour l'année 2007.  
 2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.  
 2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.  
 2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.  
 2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.



## Blessés par catégorie de personnes



2007 : valeurs pour l'année 2007.

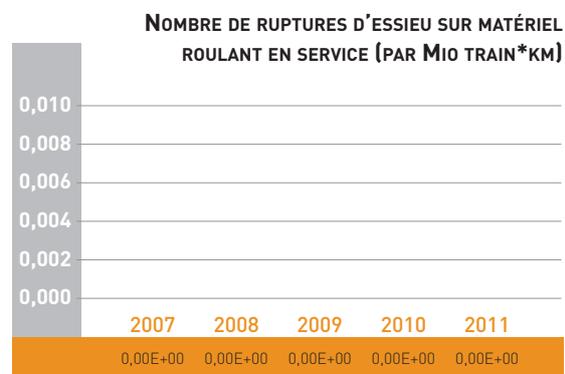
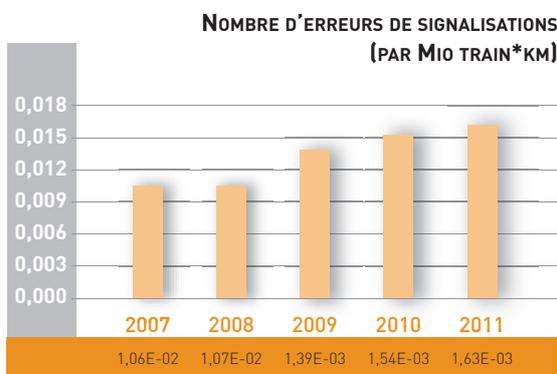
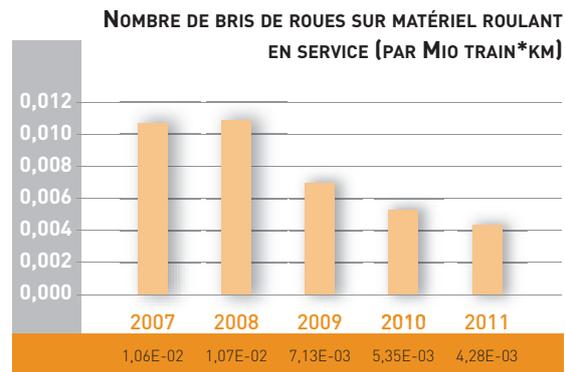
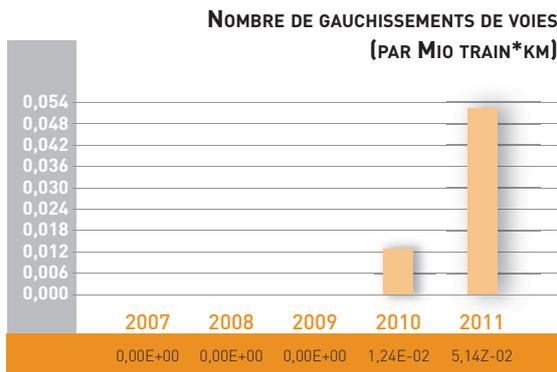
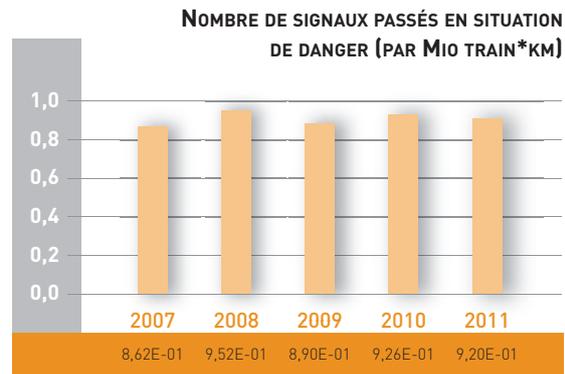
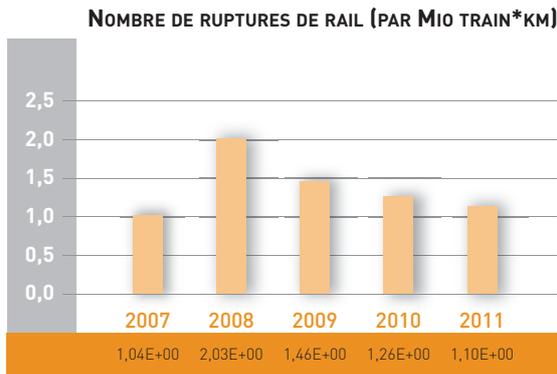
2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.

2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.

2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.

2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.

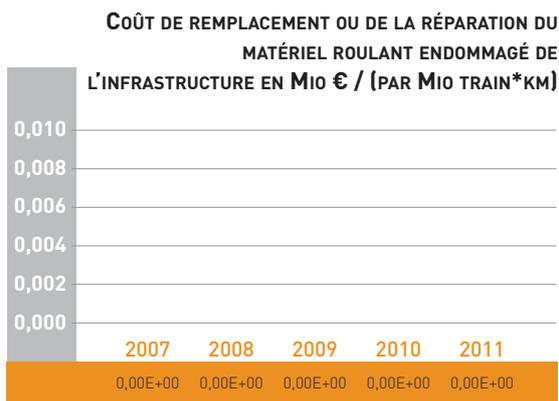
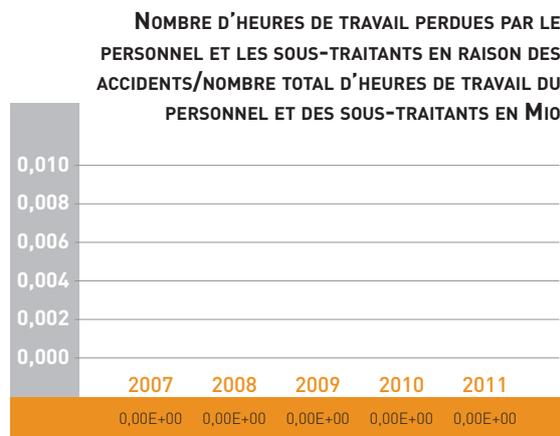
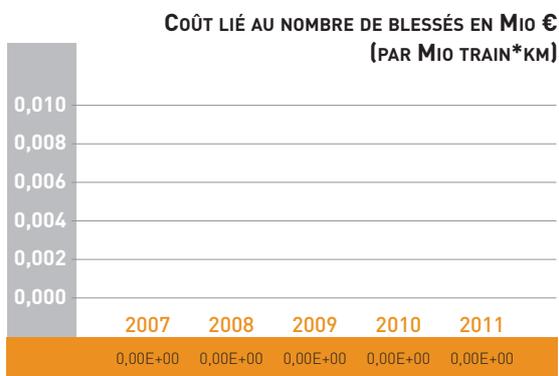
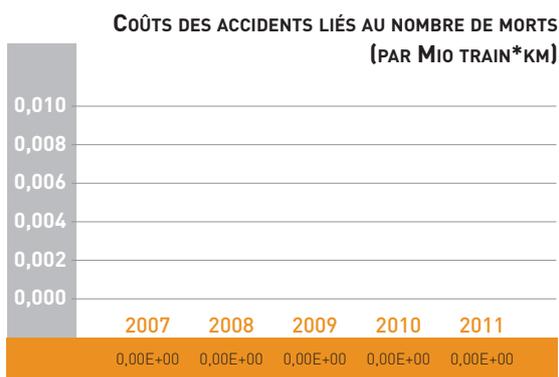
Précurseurs d'accidents



2007 : valeurs pour l'année 2007.  
 2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.  
 2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.  
 2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.  
 2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.

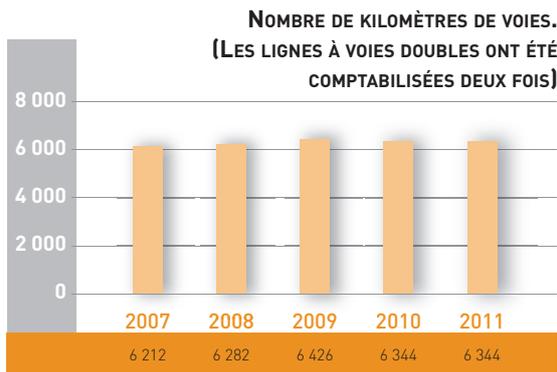
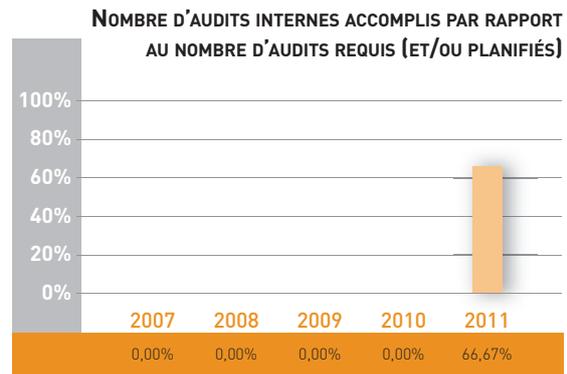
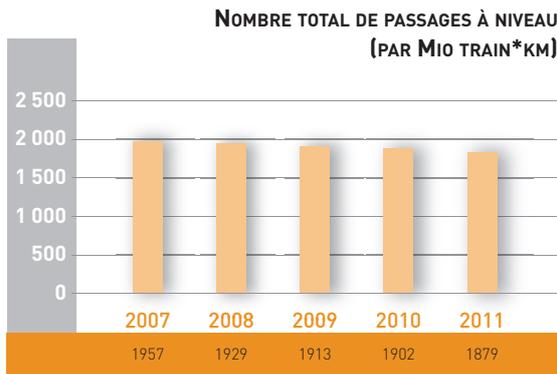
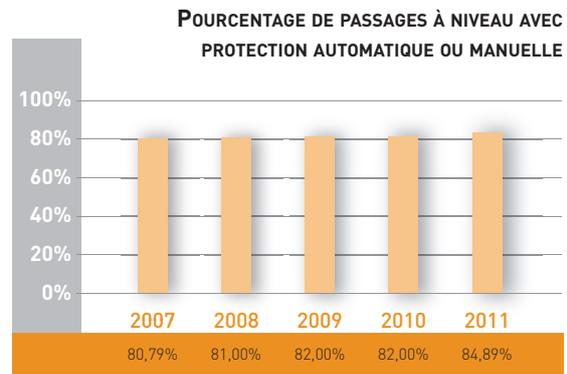
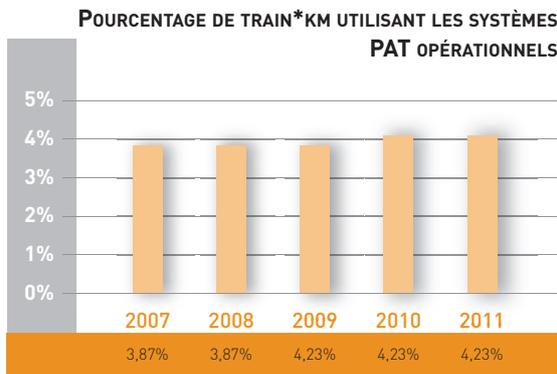
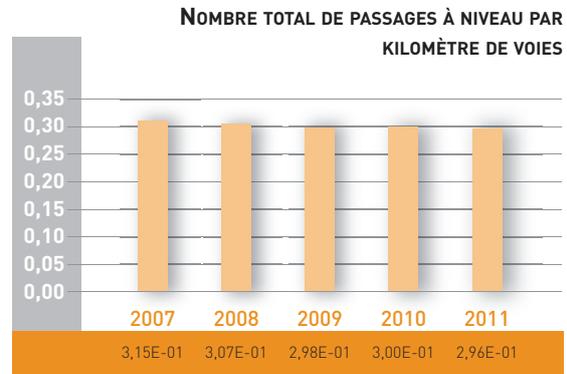
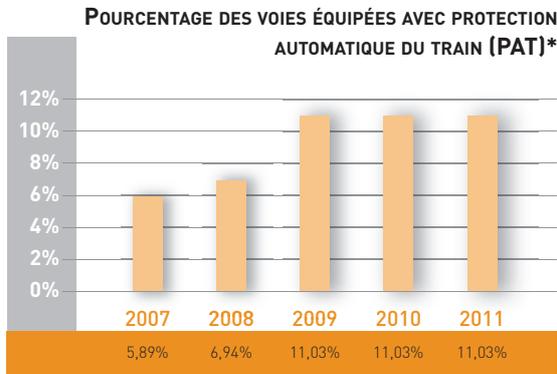


*Coût de tous les accidents, nombre d'heures de travail perdues par le personnel et les sous-traitants en raison des accidents*



2007 : valeurs pour l'année 2007.  
 2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.  
 2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.  
 2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.  
 2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.

Sécurité technique de l'infrastructure et de sa mise en œuvre, gestion de la sécurité



(\* Remarque importante concernant le pourcentage par kilomètre de voies équipées avec protection automatique du train (Automatic Train Protection system) : le chiffre publié de 11,03 %, semble peu mais il ne reflète pas tous les systèmes installés. Le gestionnaire de l'infrastructure belge Infrabel a en effet décidé d'équiper la plus grande partie des signaux d'arrêt du système TBL1+, capable d'arrêter automatiquement le train par un freinage d'urgence si le conducteur dépasse le signal à l'arrêt ou s'approche du signal à l'arrêt avec une vitesse trop élevée. Le 30/06/2012, le système TBL1+ couvrait 80,774% du risque sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

2007 : valeurs pour l'année 2007.  
 2008 : moyenne des valeurs pour les années 2007 et 2008.  
 2009 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008 et 2009.  
 2010 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010.  
 2011 : moyenne des valeurs pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010 et 2011.



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

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

#### **Morts (personnes tuées) :**

Toute personne tuée sur place ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides.

#### **Blessés (personnes grièvement blessées) :**

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, pour autant qu'il s'agisse d'un parcours complémentaire.

#### **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 décembre 2009.

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 CSI 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 additionnés selon d'autres définitions.

Ce changement est donc perceptible dès 2009 lors de la détermination des objectifs de sécurité (CST).

Il y aura également une rupture des chiffres pour l'établissement des analyses de tendances, de sorte que des analyses correctes ne pourront être effectuées que d'ici deux ou trois ans.

### **C.3. Abréviations**

<b>ETP</b>	Equivalent à temps plein
<b>ETCS</b>	European Train Control System
<b>ERTMS</b>	European Railways Traffic Management System
<b>ECE</b>	Entité chargée de l'entretien
<b>ISC</b>	Indicateur de Sécurité Commun
<b>PN</b>	Passage à Niveau
<b>Mio</b>	10 <sup>6</sup>
<b>Mrd</b>	10 <sup>9</sup>
<b>MCS</b>	Méthodes Communes de Sécurité
<b>ANS</b>	Autorité nationale de sécurité
<b>MR</b>	Matériel roulant
<b>EF/GI</b>	Entreprise Ferroviaire et Gestionnaire de l'infrastructure
<b>RNV</b>	Registre National des Véhicules
<b>MDV</b>	Marquage du Détenteur de Véhicule



## ANNEXE D:

# Modifications importantes de la législation et de la réglementation

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de la modification	Description
<b>Législation générale sécurité ferroviaire nationale</b>				
	Loi du 14 avril 2011 portant des dispositions diverses. L'article 30 modifie l'article 10 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.	16-05-2011	La modification de loi garantit l'indépendance de l'Autorité de Sécurité et détermine la direction de l'Autorité de Sécurité.	Par cette modification de loi, le Roi n'est plus tenu de désigner l'Autorité de Sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports.
	Arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'Autorité de Sécurité ferroviaire.	18-07-2011	Cet arrêté royal est une nouvelle application des articles 10 et 11 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.	L'arrêté royal garantit l'indépendance de l'Autorité de Sécurité. Celle-ci est soumise à l'autorité directe du ministre de la Mobilité. Par ailleurs, 18 mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal, aucun membre du personnel du groupe SNCB ne peut plus être transféré à l'Autorité de Sécurité.
<b>Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire, notamment les règles relatives aux procédures de signalisation et de trafic</b>	RSEIF 1.2 - Voies, ouvrages d'art et gabarits.	03/02/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles.	Description de l'infrastructure ferroviaire.
	RSEIF 1.3 - Prescriptions diverses.	04/03/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Plan schématique de signalisation.
	RSEIF 2.1 - Les installations fixes de traction électrique.	23/05/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Intégration des règles d'utilisation des pantographes par rapport au captage de courant et au soulèvement des pantographes. La précision que seul un conducteur d'un engin moteur à traction électrique est autorisé à placer une mise au rail de la caténaire.

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de la modification	Description
	RSEIF 3.3 - Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine - Le système de signalisation de cabine TVM.	17/03/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Système de signalisation de cabine TVM. Introduction d'une ancienne réglementation dans le RSEIF.
	RSEIF 3.4 - Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine - Le système de signalisation de cabine TBL.	17/03/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Système de signalisation de cabine TBL 2. Introduction d'une ancienne réglementation dans le RSEIF.
	RSEIF 4.2 - Le freinage des trains et les essais des freins en exploitation.	29/11/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Dans le cadre du déploiement de l'ETCS, le relèvement de 25 à 30% de la masse freinée minimale des trains. La suppression des spécificités relatives aux automotrices AM08 SNCB équipées de freins à commande électronique. Cette matière est de la compétence des entreprises ferroviaires.
	RSEIF 4.3 - La visite des trains.	16/02/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Introduction d'une ancienne réglementation relative à la visite des trains de marchandises dans le RSEIF. Introduction des règles de visite pour les trains de voyageurs.
	RSEIF 5.1 - La transmission des communications.	05/05/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Suppression de la liaison radio sol-train.
	RSEIF 5.5 - Les mesures à prendre en cas de retard, d'incident, de détresse, d'accident ou de situation anormale.	29/11/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suppression des matières qui ne s'adressent qu'au gestionnaire de l'infrastructure ;</li> <li>- Adaptation des règles relatives au mouvement de recul, désormais ce mouvement est toujours soumis à une autorisation écrite de remise en marche (E377) ;</li> <li>- Adaptation des règles relatives à la remise en marche d'un train arrêté en pleine voie pour vérification à la suite d'une présomption d'absence de signal de queue ;</li> <li>- Adaptation du formulaire E613 ;</li> <li>- Adaptation des procédures de communication liées aux formulaires E370, E372, E374, E375, E376, E377, E613 ;</li> <li>- Remplacement de la radio sol-train par le GSM-R ;</li> <li>- Implantation de la torche à flamme rouge ;</li> <li>- Adaptation du formulaire E377 ;</li> <li>- Réduction du délai de réparation en cas d'avarie à un équipement embarqué d'aide à la conduite ;</li> <li>- Adaptation du texte relatif à la circulation des éléments de secours sur les lignes 3 et 4 ;</li> <li>- ETCS 1 sur les lignes 36 et 36N ;</li> <li>- Recul sur un parcours limité ;</li> <li>- « Couverture large » ;</li> <li>- Modification des E372 et ES505Bis.</li> </ul>



	Référence légale	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de la modification	Description
	RSEIF 5.6 - Organisation du gestionnaire de l'infrastructure.	06/06/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Intégration des prescriptions relatives aux "Installations à Commande Déléguée" (ICD); Adaptation du canevas du Protocole local pour l'utilisation de l'infrastructure.
	RSEIF 7.1 - La conduite	05/05/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Mise en service de l'ETCS Niveau 1 sur les lignes 36 et 36N entre Bruxelles et Louvain ainsi que par diverses adaptations rédactionnelles liées à la suppression des matières propres au GI.
	RSEIF 7.3 - Prescriptions particulières en matière de sécurité du travail.	23/08/2011	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Introduction d'une procédure pour la protection contre les véhicules en mouvement. Protection de personnel dans les installations à commande déléguée.

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

### E.1. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

		Nombre total de certificats	Nombres de certificats partie A dans ERADIS
E.1.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables détenus en 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées		6	3

		Nombre total de certificats	Nombres de certificats partie A dans ERADIS
E.1.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables détenus en 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées.	Nombre de certificats partie B, dont la partie A a été délivré en Belgique	6	5
	Nombre de certificats partie B, dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre	8	7

			A	R	I
E.1.3. Nombre de demandes de certificat de sécurité partie A introduites en 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées	Nouveaux certificats		3	0	0
	Certificats mis à jour/modifiés		0	0	0
	Certificats renouvelés		0	0	0

A = Demande acceptée, le certificat a déjà été délivré.

R = Demande refusée, pas de certificat délivré.

I = L'affaire est encore en instance, certificat pas encore délivré.



			A	R	I
<b>E.1.4. Nombre de demandes de certificat de sécurité partie B introduites en 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées.</b>	Dont la partie A a été délivrée en Belgique.	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	2	0	0
		Certificats renouvelés	1	0	1
	Dont la partie A a été délivrée dans un autre État membre.	Nouveaux certificats	2	0	0
		Certificats mis à jour/modifiés	2	1	1
		Certificats renouvelés	1	0	0

A = Demande acceptée, le certificat a déjà été délivré.

R = Demande refusée, pas de certificat délivré.

I = L'affaire est encore en instance, certificat pas encore délivré.

	Nombre total de certificats révoqués en 2011	Nombre total de certificats révoqués de ERADIS en 2011
<b>E.1.5 Nombre de certificats de sécurité partie A révoqués en 2011</b>	0	0
<b>E.1.6 Nombre de certificats de sécurité partie B révoqués en 2011</b>	0	0

	Nom de l'entreprise ferroviaire	Etat membre où le certificat de sécurité partie A a été issu
<b>E.1.7. 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</b>	Eurostar Ltd.	Royaume-Uni
	SNCF E.P.I.C.	France
	DB Schenker Rail Nederland N.V.	Pays-Bas
	ERS Railways B.V.	Pays-Bas
	Euro Cargo Rail S.A.S.	France
	Rotterdam Rail Feeding B.V.	Pays-Bas
	Rurtalbahn Benelux B.V.	Pays-Bas
	Europorte S.A.S.	France

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

	Nombre total d'agréments de sécurité
E.2.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2011 par le gestionnaire de l'infrastructure enregistré en Belgique.	1

		A	R	I
E.2.2. Nombre d'agréments de sécurité valables demandés en 2011 par le gestionnaire de l'infrastructure.	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0	0
	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.

	Nombre total d'agréments de sécurité
Nombre d'agréments de sécurité révoqués en 2011	1

## E.3. 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 2011 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.4. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie B

		Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
<b>Délai moyen, après réception des informations requises, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un certificat de sécurité partie B en 2011 pour des entreprises ferroviaires.</b>	Certificat délivré en Belgique	56 jours ouvrables en moyenne	36 jours ouvrables en moyenne	0
	Certificat délivré dans un autre État membre	-	-	-

#### E.5. Aspects procéduraux – Agréments de sécurité

		Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
<b>Délai moyen, après réception des informations requises, entre la réception d'une demande et la délivrance d'un agrément de sécurité en 2011 pour le gestionnaire de l'infrastructure.</b>	Agrément délivré en Belgique	21 jours ouvrables en moyenne	21 jours ouvrables en moyenne	0
	Agrément délivré dans un autre État membre	-	-	-



Royaume de Belgique  
Autorité nationale de sécurité

*Service de Sécurité et  
d'Interopérabilité des Chemins de Fer*



Service public fédéral Mobilité et Transports  
**SERVICE DE SÉCURITÉ ET D'INTEROPÉRABILITÉ DES CHEMINS DE FER**  
Rue du Progrès 56  
1210 Bruxelles