



Service public fédéral
Mobilité et Transports

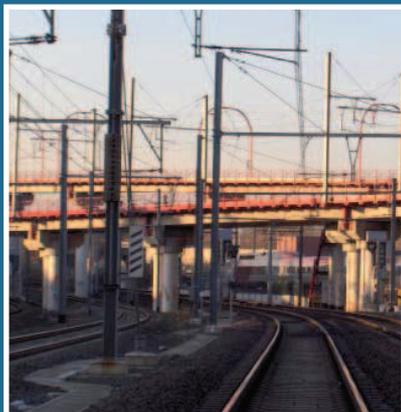
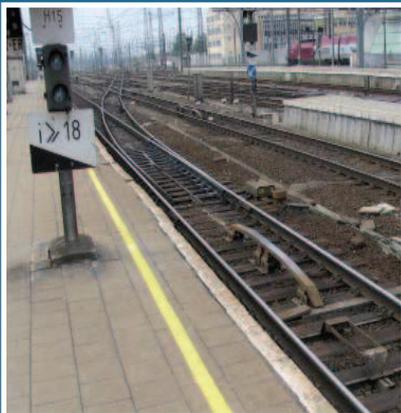
Rapport annuel 2009 de l'Autorité nationale de Sécurité Belgique

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT TERRESTRE
SERVICE DE SÉCURITÉ ET D'INTEROPÉRABILITÉ DES CHEMINS DE FER
RUE DU PROGRÈS 56
1210 BRUXELLES

.be



TABLE DES MATIERES



A.1. Objectif du rapport	4
A.2. Synthèse	5
B. Introduction	6
1. Introduction au rapport.....	7
2. Informations relatives à la structure ferroviaire (Annexe A).....	7
3. Synthèse – Analyse des grandes tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, certification, etc.).....	7
C. Organisation	8
1. Présentation de l'organisation.....	8
2. Organigramme.....	10
D. Evolution de la sécurité ferroviaire	11
1. Initiatives visant à poursuivre/améliorer les performances en matière de sécurité.....	11
2. Données détaillées de l'analyse des tendances.....	12
3. Résultats des recommandations de sécurité.....	14
E. Modifications importantes de la législation et la réglementation	15
F. Evolution de la certification et de l'agrément de sécurité	17
1. Législation nationale – dates de début et de validité.....	17
2. Données numériques (Annexe E).....	18
3. Aspects procéduraux.....	18
G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure	20
H. Rapport sur l'application des MSC à l'évaluation des risques	22
I. Conclusions de l'ANS – Priorités	23
J. Sources d'information	24
K. Annexes	25

A.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Le présent rapport porte sur les activités de l'Autorité nationale de Sécurité au cours de l'année 2009. Il a été rédigé par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF).

Le SSICF est un service de la Direction générale Transport terrestre, qui fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports. Il 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 SSICF est en charge de toutes les missions spécifiées à l'article 16 de la directive européenne sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE).

Ce rapport a pour objectif de se conformer à l'article 18 de la directive européenne sur la sécurité ferroviaire. Il est basé sur le modèle élaboré par l'Agence ferroviaire européenne (ERA), et reprend tous les éléments prévus à l'article 18 de la directive.

A.2. SYNTHESE

Le rapport annuel dresse le bilan des activités du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer en tant qu'Autorité nationale de Sécurité et fournit des informations sur l'évolution du réseau ferroviaire national et les opérateurs ferroviaires. Ce rapport concerne l'exercice 2009 : il ne tient donc pas compte du tragique accident de Buizingen, qui a causé la mort de 19 personnes le 15 février 2010. Il décrit l'évolution de la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale selon les indicateurs de sécurité nationaux « historiques ».

En 2009, le niveau de sécurité des chemins de fer belges s'est accru. Le nombre de Signaux Passés en Situation de Danger demeure un réel problème.

Au cours de l'année, l'ANS belge a accepté l'agrément de sécurité d'Infrabel, ce qui a permis de commencer l'exploitation de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) équipée du système ETCS de signalisation de cabine. Ces lignes ne sont équipées d'un tel système qu'à des fins de contrôle, de commande et de signalisation. Cela a augmenté le nombre de voies pourvues d'un système de protection automatique des trains (PAT), lequel passe de 4,09% à 11,03%.

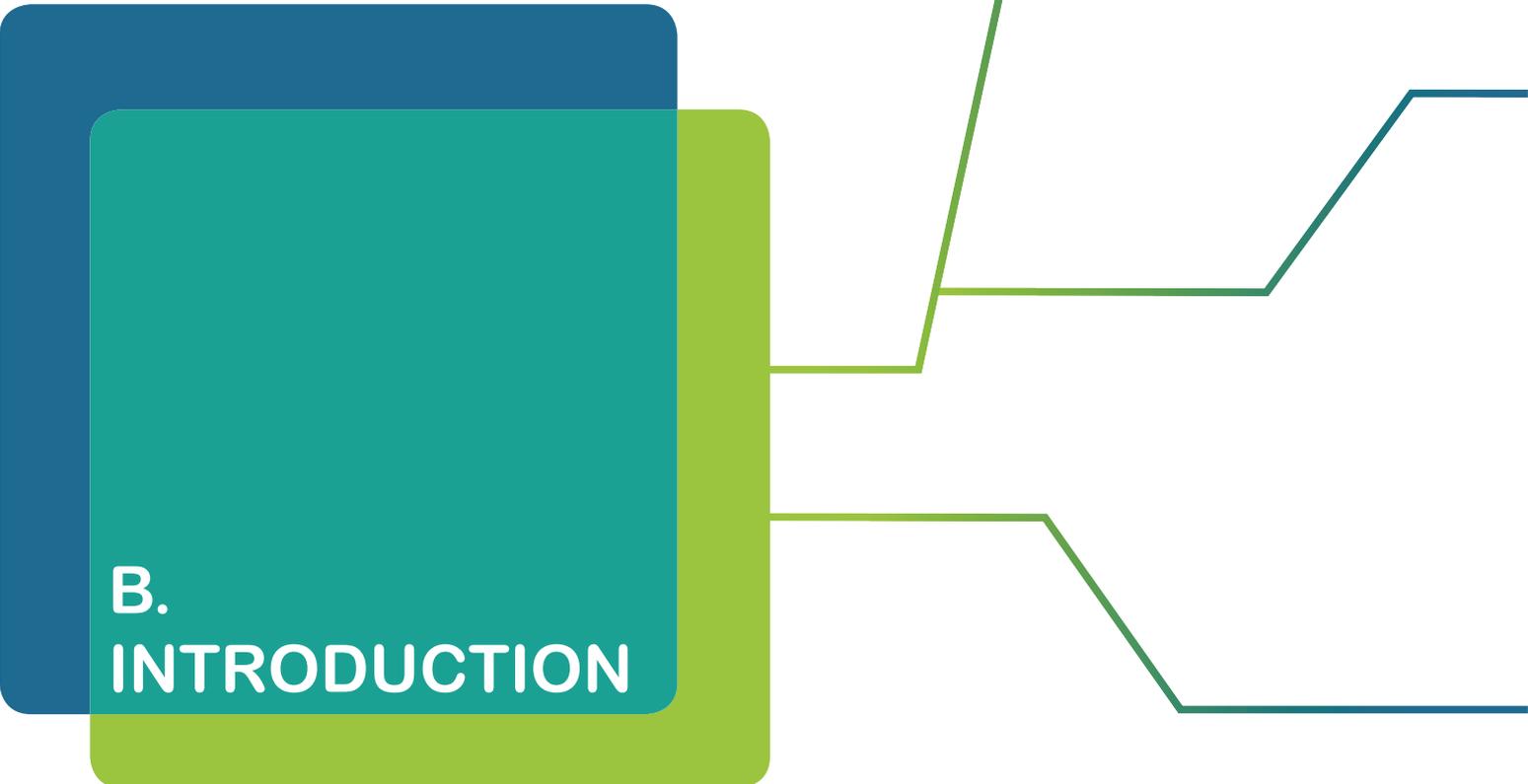
En 2009, l'Autorité nationale belge de Sécurité a délivré 7 certificats de sécurité partie B conformes au second paquet ferroviaire. A la fin de l'année, plus de

99% des km-train étaient assurés par des sociétés ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité conforme à la directive européenne sur la sécurité ferroviaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure a commencé l'installation du système TBL1+ . L'ANS a accepté la proposition d'installer ce système à bord des trains, tandis que l'ERA a accordé un numéro NID_STM au TBL1+. A la fin de l'année, l'opérateur historique a débuté l'installation du TBL1+ à bord des trains.

Le Registre National des Véhicules, tel que spécifié par la décision 2007/756/CE, est à présent totalement opérationnel. Depuis le début du mois de novembre 2009, tous les véhicules internationaux sont enregistrés dans le Registre géré par l'ANS.

En raison de son personnel restreint, l'ANS belge n'a pas été en mesure d'augmenter de manière significative le nombre d'audits et d'inspections en 2009. Le personnel ne s'est accru que d'une unité pendant l'exercice. L'ANS ne pouvait dès lors intensifier considérablement ses efforts afin de vérifier l'application et le respect des règles nationales de sécurité.

A decorative graphic on the left side of the page consists of three overlapping squares: a dark blue square at the top, a teal square in the middle, and a light green square at the bottom. To the right of these squares is a line graph with a dark blue line and a light green line. The dark blue line starts at a high point, drops sharply, and then levels off. The light green line starts at a lower point, rises, levels off, and then drops. The text 'B. INTRODUCTION' is positioned in the bottom-left corner of the teal square.

B. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION AU RAPPORT

Le SSICF a débuté ses activités en tant qu'ANS le 2 février 2007. 2009 représente donc la deuxième année complète. Ce rapport comporte des données concernant les activités visées par la directive sur la sécurité ferroviaire. Au 31 décembre 2009, 8 des 11 entreprises ferroviaires (EF) actives en Belgique avaient déjà obtenu un certificat de sécurité conforme à la directive.

Les chiffres relatifs aux indicateurs de sécurité cités dans ce rapport se fondent encore sur les définitions nationales historiques. A partir de l'exercice 2010, les indicateurs de sécurité seront alignés sur les indicateurs de sécurité communs.

Le SSICF transmettra ce rapport à l'Agence ferroviaire européenne. Le document sera publié sur le site web du Service public fédéral Mobilité et Transports, accompagné de ses traductions française et néerlandaise.

Le SSICF prévoit également une version papier destinée à une diffusion restreinte auprès des acteurs nationaux et d'autres personnes intéressées.

2. INFORMATIONS RELATIVES À LA STRUCTURE FERROVIAIRE (ANNEXE A)

- Plan du réseau

Le plan joint en annexe a été fourni par le gestionnaire de l'infrastructure belge, INFRABEL.

Remarque : les lignes à double voie sont comptabilisées deux fois.

- Liste des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires de l'infrastructure (GI)

Les informations relatives aux certificats et aux agréments délivrés en application du deuxième paquet ferroviaire sont des informations internes.

Les informations concernant les certificats délivrés en vertu du premier paquet ferroviaire ont été fournies au SSICF par le Ministère

3. SYNTHÈSE – ANALYSE DES GRANDES TENDANCES (ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE, CERTIFICATION, ETC.)

Globalement, le niveau de sécurité des chemins de fer belges s'est accru. Le nombre de Signaux Passés en Situation de Danger demeure toutefois un réel problème.

Quelques opérateurs possèdent encore des agréments conformes au premier paquet ferroviaire. En 2009, un certificat de sécurité partie A et plusieurs certificats partie B ont été délivrés à des entreprises ferroviaires. En 2010, de nombreux candidats opérateurs entameront la procédure officielle afin de décrocher un certificat de sécurité partie B.

Si les mesures de sécurité prises en 2008 à la suite

d'accidents sont pour la plupart appliquées par les EF et le GI, les enquêtes sur les précurseurs d'accidents survenus en 2009 ne sont cependant pas clôturées par la cellule d'enquête.

Un nombre limité de nouvelles règles a été introduit dans le droit belge, modifiant la législation existante et transposant les directives sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.

La surveillance des EF et du GI au travers de contrôles, inspections et audits a été renforcée.

C. ORGANISATION

1. PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Le SSICF est un service de la Direction générale du Transport terrestre, qui fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports.

La loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire (article 12) a attribué au SSICF les missions prévues par l'article 16 de la directive sur la sécurité ferroviaire. La législation sur l'interopérabilité et l'arrêté royal ont attribué quelques missions supplémentaires à l'Autorité nationale de Sécurité (voir ci-dessous). Suite à la transposition de la directive sur la certification des conducteurs de trains, l'ANS est devenue l'autorité compétente en la matière. Cette nouvelle prérogative fera l'objet d'un chapitre dans le prochain rapport annuel.

Le SSICF représente la Belgique lors des réunions du Comité pour l'Interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (le comité cité à l'article 29 de la directive 2008/57/CE sur l'interopérabilité du réseau ferroviaire au sein de l'Union), ainsi que dans le cadre des groupes de travail de la Commission européenne.

Au 31 décembre 2009, le personnel du SSICF comptait 27 personnes. Les experts sont chargés de diverses tâches. L'organisation du SSICF se structure comme suit :

Directeur du SSICF : secondé directement par une équipe d'administration et de communication, et d'un juriste (6 personnes au total).

Missions principales :

- Direction générale de l'autorité nationale de sécurité, participation à la gestion du service public fédéral ;
- L'intégralité de l'administration de l'autorité de sécurité ;
- Toutes les publications, telles que le rapport annuel, le site Internet, ainsi que les autres publications officielles ;
- Aide juridique concernant l'application des réglementations nationale et européenne ;
- Participation aux activités du Réseau des Autorités de Sécurité ;
- Participation aux réunions du Comité pour l'Interopérabilité et la Sécurité ferroviaire ;
- Vérification générale du respect du planning des au-

aits, inspections et contrôles ; respect des échéances et du budget.

Unité de Sécurité : Responsable de l'Unité et son personnel (9 personnes au total) :

Missions principales :

- Délivrance, renouvellement, modification, ajout et retrait des certificats de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- Délivrance des licences de conducteur et des certificats d'accompagnateur ;
- Développement d'un cadre national pour les règles de sécurité, acceptation des règles d'exploitation élaborées par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- Suivi du niveau de sécurité national, sur la base des indicateurs et des analyses de tendances transmises par la SNCB-Holding (groupe SNCB) ;
- Suivi des mesures prises à la suite des recommandations faites par les cellules d'enquête sur les accidents et incidents ;
- Elaboration et suivi du planning de l'ANS en matière de contrôles, inspections et audits ;
- Suivi de la politique de sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ;
- Supervision des centres de formation et d'examen (deuxième paquet ferroviaire) ;
- Participation aux groupes de travail de l'ERA sur l'évaluation de la sécurité, de la certification, du reporting et de la réglementation.

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

Missions principales :

- Autoriser la mise en service des sous-systèmes pour l'infrastructure, l'énergie, le contrôle, la commande et la signalisation (côté voie) ;
- Suivi de l'application des règles de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ;
- Participation à l'élaboration des règles techniques nationales et internationales relatives à l'infrastructure, gestion des dérogations, des dossiers nationaux et des points à discuter en termes de spécifications techniques d'interopérabilité (TSI) ;
- Contrôle de la conformité des éléments d'interopérabilité aux principales exigences ;
- Participation à la préparation du registre d'infrastructure (groupe de travail ERA) ;
- Participation aux groupes de travail de l'ERA concernant l'infrastructure, l'énergie et l'ERTMS.

Unité du Matériel Roulant : Responsable de l'Unité et son personnel (7 personnes au total) :

Missions principales :

- Autorisation de la mise en service de tout type de matériel roulant ;
- Contrôle de la conformité des éléments d'interopérabilité aux principales exigences ;
- Participation à l'élaboration des règles techniques nationales et internationales pour le matériel roulant, gestion des dérogations, des dossiers nationaux et des points à discuter en termes de spécifications techniques d'interopérabilité (TSI) ;
- Développement de la base de données de reconnaissance mutuelle et de classification des règles nationales, telle que décrite dans la directive sur l'interopérabilité ;
- Elaboration du Registre National des Véhicules (RNV), conformément aux spécifications communes, attribution d'un code alphanumérique aux véhicules, saisie et mise à jour des données dans le RNV, représentant national en matière de Marquage du Détenteur de Véhicule (MDV) ;
- Transposition et application de la réglementation internationale concernant le transport international de marchandises dangereuses (RID), notamment le contrôle et le reporting sur les accidents ;
- Surveillance des essais de freinage des tramways et rames de métro ; contrôle de l'utilisation du matériel roulant sur l'infrastructure ferroviaire nationale ;
- Participation aux groupes de travail de l'ERA concernant tous les types de matériel roulant, la reconnaissance mutuelle, le registre européen des types autorisés de véhicules (ERATV) et la compatibilité électromagnétique (EMC).

En tant qu'Autorité nationale de Sécurité, le SSICF participe également aux groupes de travail de l'ERA et répond aux questionnaires de l'ERA.

Le SSICF représente également la Belgique dans les 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 celui sur les marchandises dangereuses et les wagons-citernes.

2. 2. ORGANIGRAMME

Annexe B



D. EVOLUTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

1. INITIATIVES VISANT À POURSUIVRE/AMÉLIORER LES PERFORMANCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

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

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures			Mesures de sécurité prises
Date	Lieu	Description de l'événement	
26/04/2007	Izegem	Collision entre 2 trains de passagers	Les recommandations ont été appliquées. Affaire close.
29/01/2008	Houyet	Déraillement d'un train de marchandises sur la voie principale	A déterminer
03/03/2008	Gembloux	Accident à un passage à niveau	Les recommandations ont été appliquées par l'EF et le GI

03/07/2008	Hermalle-Sous-Huy	Collision frontale entre un train de passagers et un train de marchandises	Les recommandations ont été appliquées par l'EF et le GI
25/10/2008	Walcourt	Employé impliqué dans une collision	Les recommandations ont été appliquées par l'EF et le GI
14/11/2008	Diegem	Prise en écharpe entre un train de travaux et un train de passagers	A déterminer
23/05/2009	Dinant	Accident au départ d'un train de passagers	La cellule d'enquête poursuit son enquête
15/11/2009	Jemelle	Décès d'un membre du personnel	La cellule d'enquête poursuit son enquête
19/11/2009	Mons	Déraillement	La cellule d'enquête poursuit son enquête

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

Mesure de sécurité prise	Description de l'élément déclencheur
Aucune	

2. DONNÉES DÉTAILLÉES DE L'ANALYSE DES TENDANCES

Remarque importante : la valeur des indicateurs belges de sécurité a été calculée sur la base des définitions historiques nationales. Les données utilisées pour calculer ces indicateurs proviennent de la base de données de la SNCB-Holding. En vertu de l'article 17 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007, la SNCB-Holding est en charge du développement de la base de données sur la sécurité. L'arrêté royal du 5 juillet 2010 a retiré à la Holding l'obligation de gérer cette base de données et de réaliser des analyses de tendances, pour la confier à la cellule d'enquête.

L'ANS n'a reçu les chiffres de la SNCB-Holding qu'en date du 09/09/2010. Les indicateurs de sécurité des rapports annuels du gestionnaire de l'infrastructure et des opérateurs ferroviaires sont basés sur l'Annexe I originale de la directive sur la sécurité.

Par conséquent, l'ANS n'a pas été en mesure de vérifier la qualité des données de la Holding.

Sur la base des chiffres de la SNCB-Holding, nous pouvons observer les tendances suivantes dans le domaine de la sécurité des chemins de fer au cours de ces quatre dernières années :

La moyenne du nombre total d'accidents par million de km-train augmentait les années précédentes. 2009 a été marqué par une chute de cette moyenne. En outre, nous enregistrons d'autres évolutions notables :

- collisions de trains : ce chiffre a fortement baissé ;
- déraillements de trains : chiffre toujours en hausse, dans une mesure plus importante que l'an dernier ;
- accidents aux passages à niveau : diminution pour la deuxième année consécutive ;
- accidents de personnes : après une année de baisse (2008), ce type d'accident a à nouveau augmenté pour dépasser légèrement le niveau de 2007 ;

- incendies du matériel roulant : diminution significative ;
- autres accidents : chiffre non représentatif (entre 0 et 1).

La moyenne du nombre total d'accidents mortels par million de km-train a fortement diminué au cours des deux dernières années.

La moyenne, exprimée en nombre par million de kilomètres-train :

- passagers tués : ce chiffre a fortement diminué ces trois dernières années ; la tendance montre une moyenne annuelle stable ;
- employés tués : moyenne annuelle stable ; usagers de passage à niveau tués : en baisse au cours des deux dernières années ;
- la tendance montre une moyenne variable ;
- personnes non autorisées tuées : chiffre en légère baisse, la tendance montre une moyenne variable ;
- autres tués : chiffre non représentatif (entre 0 et 1).

La moyenne du nombre total de blessés par million de km-train a fortement diminué au cours des trois dernières années, et la tendance se poursuit.

La moyenne, exprimée en nombre par million de kilomètres-train :

- passagers blessés : ce chiffre a fortement diminué ces trois dernières années ; la tendance montre une moyenne stable ;
- employés blessés : forte diminution, la tendance montre une moyenne annuelle variable ;
- blessures aux usagers de passages à niveau : forte diminution, la tendance montre une moyenne annuelle variable (*) ;
- personnes non autorisées blessées : diminution, la tendance montre une moyenne annuelle en baisse ;
- autres blessés : ce chiffre a très fortement diminué, après un nombre élevé de cas en 2006.

La moyenne du nombre total de précurseurs d'accidents par million de km-train a très fortement diminué, en raison du nombre élevé de cas l'an dernier uniquement.

La moyenne, exprimée en nombre par million de kilomètres-train :

- rupture de rails : forte diminution, la tendance montre une moyenne annuelle variable ;
- gauchissement des voies : chiffre non représentatif (entre 0 et 1) ;
- incidents contraires à la sécurité : chiffre non représentatif (entre 0 et 1) ;
- signaux passés en situation de danger : diminution, la tendance montre une moyenne annuelle variable ;
- bris de roue : chiffre très faible et non représentatif (entre 0 et 1) ;

- ruptures d'essieu : non représentatif (entre 0 et 1).

Les chiffres relatifs aux coûts occasionnés par tous les accidents et toutes les heures dévolues à la sécurité ne sont pas encore disponibles : ce problème sera résolu par la mise en œuvre de l'Annexe 1 de la directive 2009/149/CE, à présent une réalité. Les résultats seront visibles dans notre rapport relatif à l'année 2010.

Sécurité technique de l'infrastructure et sa mise en œuvre, gestion de la sécurité (**):

- le pourcentage de voies pourvues d'un système de protection automatique (ATP) des trains a augmenté, à la suite de la mise en service des lignes à grande vitesse Anvers - frontière néerlandaise et Liège - frontière allemande, équipées du système ERTMS.
- le pourcentage de km-train pour le système ATP s'est accru en raison du démarrage de l'exploitation de ces deux LGV ;
- le nombre de kilomètres de lignes a légèrement augmenté du fait de l'ouverture des deux LGV ;
- le nombre total de passages à niveau par kilomètre de ligne a baissé (élimination de passages à niveau existants et création de nouvelles lignes sans passage à niveau) ;
- le pourcentage de passages à niveau avec protection manuelle ou automatique est stable ;
- aucun audit n'a eu lieu.

En 2009, aucun accident grave n'a influencé de manière significative les statistiques belges en matière d'ISC.

A première vue, on observe une légère hausse du niveau de sécurité. Il est néanmoins délicat, sur une période de quatre ans, d'en conclure que la sécurité est défailante. L'accident grave du 15 février 2010 aura un impact important sur le niveau de sécurité du rail belge.

(*) calcul basé sur les chiffres par 100 km et par passage à niveau.

(**) chiffres fournis par le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel.

3. RÉSULTATS DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

De nombreux changements ont été effectués suite aux résultats des recommandations issues des enquêtes sur les accidents. D'habitude, la mise en pratique des recommandations survient plusieurs années après la date de l'accident. La première étape consiste en une enquête qui détermine les circonstances de l'accident et formule des propositions de recommandations. Ensuite, ces propositions sont évaluées par toutes les parties concernées. En dernier lieu, la mise en pratique la plus sûre est étudiée et réalisée.

Les recommandations sur les accidents mentionnés dans notre rapport annuel 2007 ont permis de rédiger un projet de plan d'action et de mesures concrètes, comme l'indique notre rapport annuel 2008. En 2009, la mise en œuvre s'est achevée.

Les inspections ciblées de l'Autorité nationale de Sécurité ont confirmé cette mise en œuvre.

Les dossiers ont été finalisés en 2009.

En ce qui concerne les accidents mentionnés dans notre rapport annuel 2008, l'ANS a reçu une série de recommandations de la cellule d'enquête. Nous attendons à présent un plan de la part du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Les enquêtes sur les accidents survenus en 2009 sont toujours en cours et l'ANS n'a reçu aucune recommandation à ce jour.



E. MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LEGISLATION ET LA REGLEMENTA- TION

La transposition du deuxième paquet ferroviaire a fait l'objet d'une explication dans le rapport annuel 2007. La directive sur la sécurité a été transposée par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Cette loi a été publiée le 23 janvier 2007 dans le Moniteur belge et est entrée en vigueur le 2 février 2007, soit le même jour qu'un nombre important d'arrêtés d'exécution. La directive sur l'interopérabilité a été transposée par l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Cette législation et les arrêtés de transposition du deuxième paquet ferroviaire sont toujours en vigueur et ont été complétés par les textes suivants :

Arrêté royal du 26 avril 2009 modifiant l'arrêté royal du 18 janvier 2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord ; l'obligation pour les centres de formation de disposer d'un simulateur a été abandonnée et la période de la formation fondamentale en vue de l'obtention des brevets A1 et A2 est de 190 jours (au lieu de 250), tandis que la formation fondamentale pour l'obtention des brevets B1 et B2 passe à 135 jours (au lieu de 175).

- Loi du 6 mai 2009 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire (contenant plusieurs dispositions) modifiant la loi du 19 décembre 2006 comme suit :

- Une entreprise ferroviaire qui fait la demande d'un

certificat de sécurité partie B n'est plus obligée de demander l'avis préalable de la SNCB-Holding ;

- Le statut d'« officier de police judiciaire » a été attribué à certains membres du personnel du gestionnaire de l'infrastructure, leur conférant le droit de contrôler et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

- Arrêté ministériel du 9 juin 2009 portant adoption du cahier des charges du personnel de sécurité.

- Arrêté royal du 13 novembre 2009 relatif à la définition d'un cadre réglementaire national de sécurité. Cet arrêté détermine la manière de calculer les valeurs de référence en matière de sécurité nationale, fixe les objectifs de sécurité nationale ainsi que les actions et modifications requises pour l'application des méthodes de sécurité nationale.

- Loi-programme du 23 décembre 2009, article 4 attribuant un budget à l'organisme d'enquête. L'article 5 crée un budget pour l'autorité de sécurité ferroviaire. Le financement de ce budget est fixé par les articles 6 à 17 : ces articles modifient la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

- En 2009, un grand nombre de règles d'exploitation ont été révisées et ont obtenu un avis positif de l'Autorité nationale de Sécurité. Celles-ci sont énumérées en Annexe D.

- Début de la préparation de la transposition de la directive relative aux conducteurs de trains (2007/59/CE) et de la révision de la directive relative à la sécurité (sur la base de la directive 2008/110/CE). Ceci a donné lieu à la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

- Début également de la préparation de la transposition de la nouvelle directive relative à l'interopérabilité (2008/57/CE) et de la directive 2009/131/CE. Cette préparation a donné lieu à la loi du 26 janvier 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la communauté européenne.

Remarque concernant le budget de l'Autorité nationale de Sécurité et de l'organisme d'enquête :

Le financement de l'ANS se compose des éléments suivants :

- une participation aux coûts pour les autorisations de mise en service, la délivrance d'agrèments et de certificats de sécurité, la gestion du Registre national des Véhicules et la gestion de la base de données nationale des conducteurs de trains et du personnel de train ;

- un financement global pour le suivi, la promotion, l'application et le développement du cadre légal en matière de sécurité ;

Pour la cellule d'enquête, seul le financement global est prévu.

Ce financement global proviendra, pour les deux budgets, du gestionnaire de l'infrastructure (30%) et des entreprises ferroviaires (70%).

Le montant total doit être fixé par arrêté royal. Pour 2010, celui-ci a été défini par l'arrêté royal du 13 juin 2010. Cette somme a été utilisée par l'Autorité nationale de Sécurité pour engager du personnel (2 personnes) en 2010. Au 30 septembre 2010, le budget pour l'année suivante n'avait pas encore été déterminé, de sorte qu'aucune nouvelle initiative n'est possible.

La loi n'offre que peu de possibilités d'appliquer les décisions de l'ANS, si ce n'est révoquer les agrèments et les certificats. L'éventualité d'imposer des amendes administratives est toujours en cours de discussion.



F. EVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGREMENT DE SECURITE

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 de l'exploitation ferroviaire est entrée en vigueur, soit le 2 février 2007.

1.2. Date de début pour la délivrance d'agrément 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 de l'exploitation ferroviaire est entrée en vigueur, soit le 2 février 2007.

1.3. Mise à disposition de règles nationales de sécurité ou autre législation pertinente aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure.
Les règles nationales de sécurité sont officiellement publiées au Moniteur belge. Celles-ci sont consultables en permanence sur le site Internet du Service public fédéral Mobilité et Transports, sous la rubrique « RAIL ».

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

2. DONNÉES NUMÉRIQUES (ANNEXE E)

3. ASPECTS PROCÉDURAUX

3.1. Aspects procéduraux

3.1. Certificats de sécurité - Partie A

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

Aucun cas en 2009.

3.1.2. Raisons principales d'un délai moyen de délivrance des certificats partie A (seulement ceux figurant à l'annexe E et après réception de toutes les informations nécessaires) supérieur aux 4 mois prévus dans l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Aucun cas en 2009.

3.1.3. Aperçu des demandes d'autres autorités nationales de sécurité de vérifier ou d'accéder à l'information relative au certificat partie A d'une entreprise ferroviaire certifiée dans votre pays, mais demandant un certificat partie B dans un autre Etat membre.

Aucun cas en 2009.

3.1.4. Synthèse des problèmes de reconnaissance mutuelle des certificats partie A valables dans toute la Communauté.

Aucun cas en 2009.

3.1.5. Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour la délivrance d'un certificat partie A.

1066,81 euros le certificat partie A (en vertu de l'article 33 paragraphe 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. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats

partie A, en particulier aux catégories de service.

Aucun cas en 2009.

3.1.7. Synthèse des problèmes et difficultés fréquemment rencontrés par l'Autorité nationale de Sécurité dans le cadre des procédures de demande de certificat partie A.

Aucun cas en 2009.

3.1.8. Synthèse des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de leur demande d'un certificat partie A.

Aucun cas signalé en 2009.

3.1.9. Procédure de feed-back (par exemple un questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou pour déposer plainte.

Il n'existe pas de procédure de feed-back. Chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son avis. Aucun feed-back reçu en 2009.

3.2. Certificats de sécurité partie B

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

Aucun cas en 2009.

3.2.2. Raisons principales d'un délai moyen de délivrance de certificats partie B (seulement ceux figurant à l'Annexe E et après réception de toutes les informations nécessaires) supérieur aux 4 mois prévus par l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Aucun cas en 2009.

3.2.3. Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour la délivrance d'un certificat partie B.

L'arrêté royal prévoit un montant annuel total de 102 947,52 euros à répartir entre tous les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B en fonction du nombre de kilomètres-train.

3.2.4. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats partie B, en particulier aux catégories de service.

Aucun cas en 2009.

3.2.5. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés par l'Autorité nationale de Sécurité dans le cadre des procédures de demande de certificat partie B.

Aucun cas en 2009.

3.2.6. Synthèse des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de leur demande d'un certificat partie B.

Aucun cas signalé en 2009.

3.2.7. Procédure de feed-back (par exemple un questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou pour déposer plainte.

Il n'existe pas de procédure de feed-back. Chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son avis. Aucun feed-back reçu en 2009.

3.3. Agréments de sécurité

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

L'agrément de sécurité a été mis à jour en 2009 suite à la première mise en service des voies équipées du système ETCS en Belgique, fin 2008.

3.3.2. Raisons principales d'un délai moyen de délivrance d'agréments de sécurité (seulement ceux figurant à l'Annexe E et après réception de toutes les informations nécessaires) supérieur aux 4 mois prévus par l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Aucun cas en 2009.

3.3.3. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés dans le cadre des procédures de demande d'agrément de sécurité.

Aucun cas en 2009.

3.3.4. Synthèse des problèmes signalés par les gestionnaires de l'infrastructure lors de leur demande d'un agrément de sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure a déposé sa demande d'agrément de sécurité le 3 février 2007 (obligation légale, il n'y avait pas de période de transition). L'ANS a jugé sa demande 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 du dossier qu'au début 2008 et a délivré l'agrément de sécurité le 22 mai 2008.

3.3.5. Procédure de feed-back (par exemple un questionnaire) permettant au gestionnaire de l'infrastructure d'exprimer son avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou pour déposer plainte.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut contacter l'ANS pour exprimer son avis. Aucun feed-back reçu en 2009.

3.3.6. Redevance à verser à l'ANS pour la délivrance d'un agrément de sécurité.

En 2009, l'ANS n'a rien facturé pour la délivrance des agréments de sécurité. Toutefois, la redevance annuelle de 102 947,52 euros pour les titulaires d'agréments de sécurité a été maintenue.



G. SURVEILLANCE DES ENTREPRISES FER- ROVIAIRES 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 s'exerce sur 3 niveaux :

- Les audits sur l'organisation (par des consultants mandatés par l'ANS belge) ;
 - Vérification des certificats de sécurité, licences et agréments (personnel de l'ANS belge) ;
 - Vérification de l'application correcte des règles d'exploitation (personnel de l'ANS-belge).
- Audits/inspections effectués par le personnel de l'ANS, des tiers ou les deux.

A la demande de l'ANS belge, un consultant a réalisé un audit sur la manière dont les EF appliquent les règles d'exploitation prescrites par le GI, ainsi que 11 inspections (chez le GI, la SNCF, Transport, la SNCB, Crossrail et les centres de formation) Les domaines des inspections concernaient principalement la formation continue et la certification du personnel de sécurité ; 1362 contrôles ont également été effectués (135 violations ont été rapportées).

- Personnel mobilisé par l'ANS :

4,5 équivalents temps plein sur les 14 personnes qualifiées disponibles ont participé aux inspections.

- Aspects économiques :

Pour l'année 2009, le coût total des « rémunérations, lois sociales et frais opérationnels » des 4,5 ETP qualifiés s'est élevé à 498 500 euros.

1.2. Aspects de vigilance/points sensibles à suivre

- formalisation par les EF des processus de mise en œuvre des règles d'exploitation prescrites par le GI ;
- formalisation des processus de certification du personnel de sécurité des EF et du GI ;
- transmission par les EF de données sur la composition des trains au GI.

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 :

Transport AG	14/04/10
Société nationale des chemins de fer français	10/05/10
Infrabel	29/06/10 (et un supplément le 10/08/2010)

SNCB 05/07/10
 (29/06/10: Courrier mentionnant la raison de retard)
Veolia Cargo Nederland BV 12/07/10
Crossrail Benelux NV 02/08/10

Les rapports reçus offrent un aperçu précis de la manière dont les activités sont surveillées et de la façon dont les responsables de la sécurité de l'entreprise permettent d'assurer ou d'accroître la sécurité.

Si les rapports annuels indiquent les catégories légales, ils contiennent parfois des données incomplètes ou ambiguës. Dans tous les cas, l'Autorité nationale de Sécurité demande aux personnes concernées de nous transmettre un complément d'information ou de préciser certains éléments.

Les entreprises suivantes, qui disposent d'un certificat de sécurité partie B, n'ont pas exercé d'activité ferroviaire en Belgique en 2009 et n'ont donc pas envoyé de rapport annuel à l'ANS :

European Rail Shuttle (ERS), Afzet Container Transport Systeem (ACTS), CFL-Cargo, Rotterdam Rail Feeding (RRF), SNCF Fret Benelux et DB Schenker Rail Nederland.

3. Nombre d'inspections de GI/EF et de centres de formation en 2009

INSPECTIONS		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités Certificat de sécurité 2001/14
Nombre d'inspections	planifiées	0	4	3	4
	non planifiées	0	0	0	1
	réalisées	0	4	2	5

4. Nombre d'audits de GI/EF en 2009

AUDITS		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités Certificat de sécurité 2001/14
Nombre d'audits	planifiés	0	1	0	0
	non planifiés	0	0	0	1
	réalisés	0	1	0	0

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

Aucun certificat de sécurité n'a été modifié, révoqué, suspendu dans le cadre de mesures ou actions correctrices liées aux aspects de sécurité suite à des audits/inspections.

L'ANS a envoyé d'importants avertissements en matière de sécurité à certaines EF et au GI et ce, suite aux audits et inspections, les invitant à prendre les mesures correctives nécessaires. Un suivi est assuré par l'ANS afin de contrôler l'application de ces mesures.

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

L'unique gestionnaire de l'infrastructure a dû post-poser la date d'application d'une nouvelle règle, car un opérateur n'avait pas terminé la formation de son personnel de sécurité pour qu'il puisse appliquer cette règle de manière sûre. Le GI a regretté que cet accord de longue date n'avait pas été respecté par cet opérateur.

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

L'unique gestionnaire de l'infrastructure a dû post-poser la date d'application d'une nouvelle règle, car un opérateur n'avait pas terminé la formation de son personnel de sécurité pour qu'il puisse appliquer cette règle de manière sûre. Les autres opérateurs ont regretté que cet accord de longue date n'avait pu être appliqué par le GI.



H. RAPPORT SUR L'APPLICATION DES MSC A L'EVALUATION DES RISQUES

Aucune application en 2009.



I. CONCLUSIONS – PRIORITES

Ce rapport concerne l'exercice 2009. Dès lors, le tragique accident de Buizingen (15 février 2010) n'est pas pris en compte.

Le RNV (Registre National du Véhicule) est tout à fait opérationnel. Conformément à la décision 2007/756/ CE, tous les véhicules autorisés pour le service international sont enregistrés et le Registre va être complété avec tous les véhicules nationaux.

En 2009, le niveau de sécurité des chemins de fer belges s'est accru. Le nombre de Signaux Passés en Situation de Danger demeure un réel problème.

En date du 7 novembre 2008, le gestionnaire de l'infrastructure a introduit une demande pour installer TBL1+ (ce système a été expliqué dans notre rapport 2008). L'ANS a accordé l'autorisation d'équiper les voies de ce système le 19 janvier 2009.

L'ANS a également accepté la proposition d'installer le TBL1+ à bord des trains, et l'ERA a attribué un numéro NID_STM au TBL1+.

L'opérateur ferroviaire SNCB a déposé une demande pour installer TBL1+ à bord de ses trains (sur une première série de motrices) le 8 août 2009. L'ANS a accordé l'autorisation d'installer ce système à bord d'une série de motrices.

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur ferroviaire ont débuté l'installation du TBL1+ juste après notre accord.

Bien que le système TBL1+ ne soit pas obligatoire, les constructeurs ont marqué leur intérêt quant à une possible installation du système dans les locomotives.

En 2009, le SSICF a adapté l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure. Cet agrément a été étendu aux EF dotées d'ETCS. Avec le début de l'exploitation des nouvelles LGV, le réseau de voies pourvues d'un système de contrôle total de la vitesse des trains a été étendu de 85 kilomètres (double voie).

Le SSICF a résolument augmenté le nombre d'inspections, et le premier audit a été organisé avec le concours d'un consultant externe. Le recrutement de personnel est nécessaire pour intensifier nos efforts dans l'application des règles de sécurité.

Les nouvelles tâches qui incomberont à l'Autorité nationale de Sécurité à la suite de la transposition des directives du troisième paquet ferroviaire et du paquet technique exacerberont son besoin d'étoffer ses effectifs. En 2009, la loi prévoyait la possibilité d'augmenter le budget de l'ANS. La législation complémentaire requise n'a permis qu'une légère croissance du budget 2010, tandis que rien n'est encore prévu pour les années suivantes.

La principale difficulté du SSICF réside dans la nécessité de disposer d'effectifs suffisants. L'obligation de suivi de toutes les prescriptions légales impose de recruter du personnel du groupe SNCB ou de la fonction publique. Etant donné que leurs bureaux se trouvent à proximité de notre service, la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne risquent, notamment pour ce qui est du recrutement de personnel qualifié, de devenir d'importants concurrents, par ailleurs capables d'offrir de bien meilleures conditions aux candidats.



J. SOURCES D'INFORMATION

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

K. ANNEXES

ANNEX A: Informations relatives à la structure ferroviaire

ANNEX B: Organigramme(s) de l'Autorité nationale de Sécurité

ANNEX C: Données ISC – Définitions utilisées

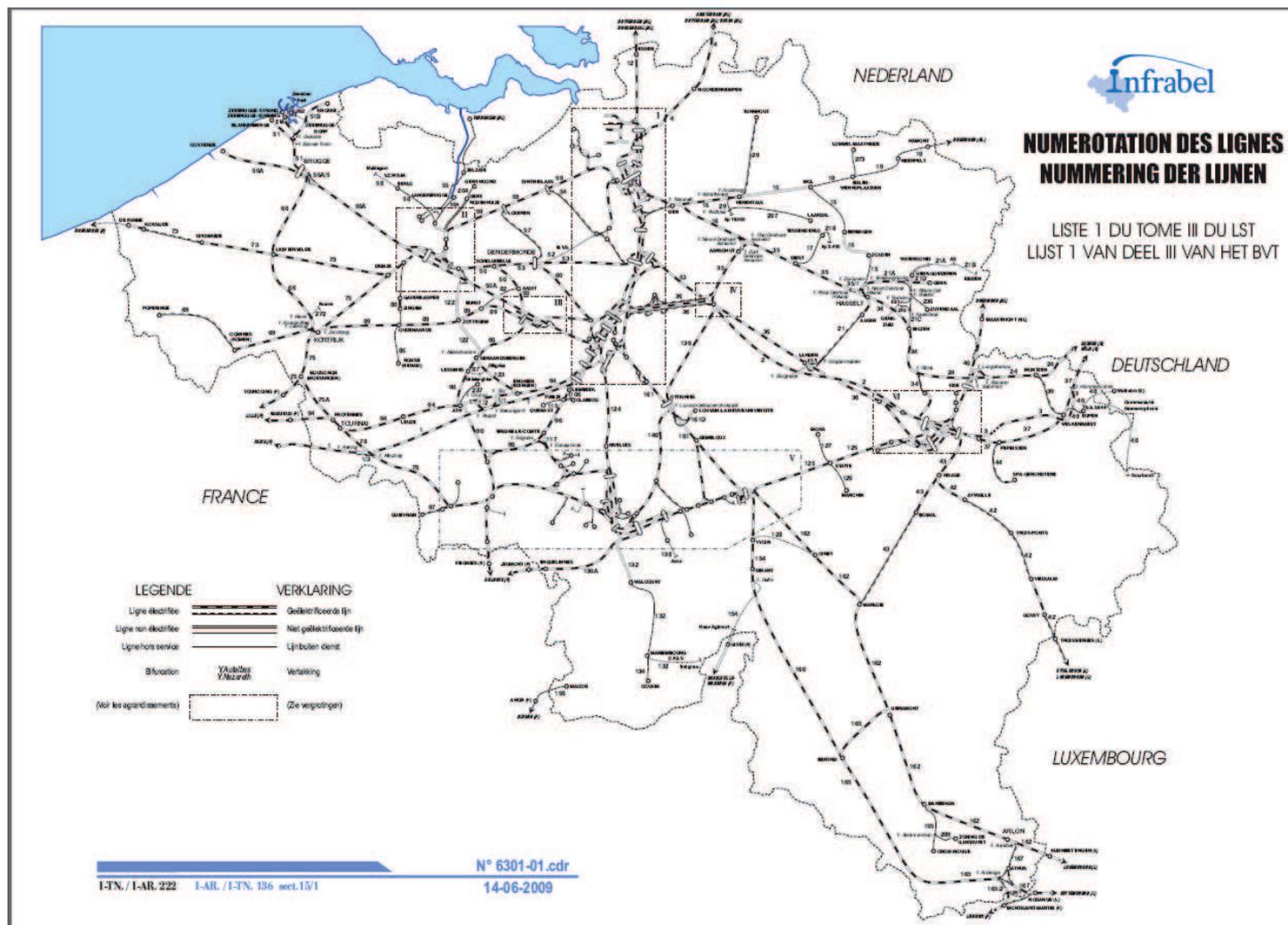
ANNEX D: Modifications importantes de la législation et la réglementation

ANNEX E: L'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité – Données numériques

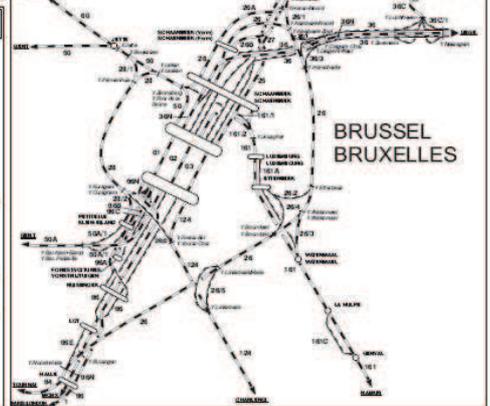
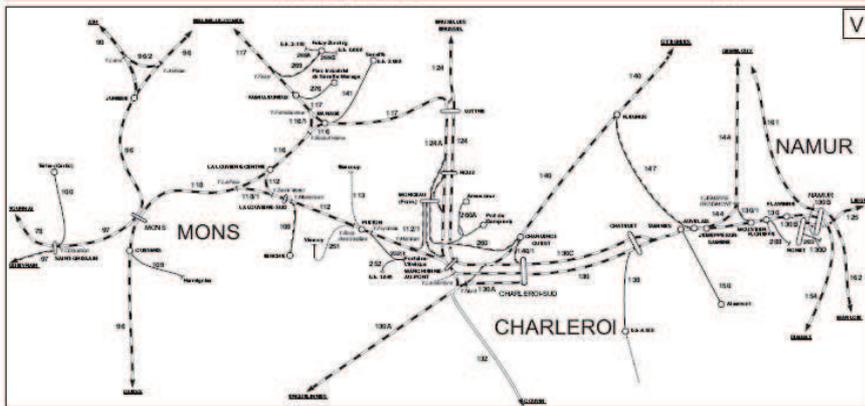
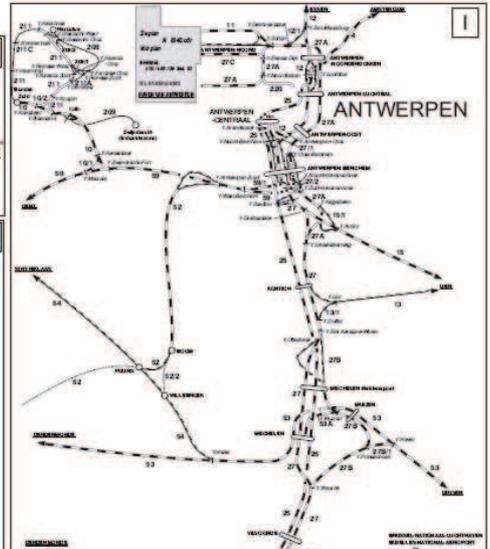
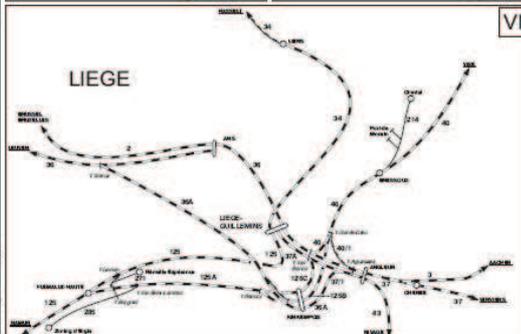
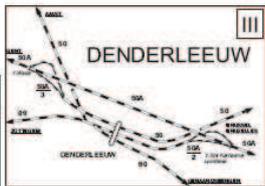
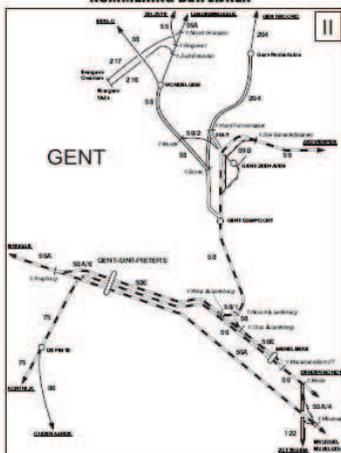


ANNEXE A: Informations relatives à la structure ferroviaire

A.1. Plan du réseau



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



Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2009)

Nom : **Infrabel**

Adresse : 110 rue Bara, B-1070 Bruxelles

Site Internet : www.railaccess.be

Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2009)

a. Transport de passagers et de marchandises

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 Internet : www.nmbs.be; www.sncb.be

Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0001

Valable jusqu'au : 29 juin 2011

Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0006

Valable jusqu'au : 12 mai 2012

b. Transport de marchandises

Nom : **ACTS Nederland B.V.**

Adresse : Parallelweg 21, NL-5201 AL 's-Hertogenbosch

Site Internet : www.acts-nl.com

Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C007

Valable jusqu'au : 22 janvier 2011 (expiré le 30 mai 2010)

Nom : **CFL Cargo**

Adresse : Boulevard J.F. Kennedy 11, L- 4170 Esch-sur-Alzette

Site Internet : www.cfl.lu

Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C008

Valable jusqu'au : 21 mai 2011

Nom : **CROSSRAIL Benelux NV**

Adresse : Luchthavenlei 7A, B- 2100 Deurne

Site Internet : www.crossrail.ch

Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0003

Valable jusqu'au : 19 octobre 2011

Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0001

Valable jusqu'au : 9 janvier 2012

Nom : **DB Schenker Rail Nederland**

Adresse : Moreelsepark 1, NL- 3511 EP Utrecht

Site Internet : www.rail.dbschenker.nl

Certificat de sécurité partie A : BE 11 2007 1054

Valable jusqu'au : 15 novembre 2009

Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0005

Valable jusqu'au : 26 avril 2012

Nom : **ERS Railways B.V.**
Adresse : Albert Plesmanweg 61a K-L, NL – 3088 GB Rotterdam
Site Internet : www.ersrail.com
Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C006
Valable jusqu'au : 8 février 2010

Nom : **Rotterdam Rail Feeding B.V.**
Adresse : Europaweg 855, NL- 3199 LD Rotterdam
Site Internet : www.railfeeding.nl
Certificat de sécurité partie A : NL 11 2008 1102 NL 11 2009 1993
Valable jusqu'au : 19 octobre 2011 1er mai 2012
Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0004
Valable jusqu'au : 22 mars 2012

Nom : **SNCF Société Nationale des Chemins de fer français**
Adresse : 34 rue du Commandant Mouchotte, F-75699 Paris Cedex 14
Site Internet : www.sncf.com
Certificat de sécurité partie A : FR 11 2009 0021
Valable jusqu'au : 28 juin 2012
Certificat de sécurité partie B : BE 11 2008 0001
Valable jusqu'au : 7 avril 2011

Nom : **SNCF Fret Benelux**
Adresse : Tavernierkaai 2, B- 2000 Antwerpen
Site Internet : www.sncf.be
Certificat de sécurité partie A : BE 11 2009 0001
Valable jusqu'au : 13 août 2012
Certificat de sécurité partie B : BE 12 2010 0002
Valable jusqu'au : 3 décembre 2012

Nom : **Trainsport AG**
Adresse : Betriebszentrum E40, B-4730 Lichtenbusch/Raeren
Site Internet : www.trainsport.com
Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0002
Valable jusqu'au : 29 septembre 2011
Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0002
Valable jusqu'au : 15 janvier 2012

Nom : **VEOLIA CARGO Nederland B.V.**
Adresse : Albert Plesmanweg 103 b/c, NL – 3088 GC Rotterdam
Site Internet : www.veolia-cargo.com
Certificat de sécurité partie A : NL 11 2007 1080
Valable jusqu'au : 5 décembre 2010
Certificat de sécurité partie B : BE 12 2009 0003
Valable jusqu'au : 8 mars 2012

A.2.1. Gestionnaire de l'Infrastructure

Nom	Adresse et site internet	Agrément de sécurité (numéro/date)	Date de début de l'activité commerciale	Longueur totale de voie ferrée/Ecartement	Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	Total de voie ferrée double/ simple	Longueur totale de LGV	Equipement PAT utilisé	Nombre de PN	Nombre de signaux
NV/SA Infrabel	110 rue Bara, 1070 Bruxelles	BE 21 2008 001	01/01/2005	6426 km	3035 km/ 25 kV c.a./ 3 kV c.c.	Double : 2841 km Simple : 744 km	388 km	TBL, ETCS, TVM	1913	-

A.2.2. Entreprises Ferroviaires

Nom	Adresse et site Internet	Certificat de sécurité 2001/14/CE (numéro/date)	Durée de validité du certificat de sécurité	Certificat de sécurité partie A-2004/49/CE (numéro/date)	Certificat de sécurité partie B 2004/49/CE (numéro/date)	Type de transport (marchandises...)	Nombre de locomotives (*)	Nombre d'automotrices électriques / éléments automoteurs (*)	Nombre de voitures/wagons (*)	Nombre de conducteurs train/équipes de sécurité (*)	Volume de transport de passagers (*)	Volume de transport de marchandises (*)
ACTS Nederland B.V.	Voir A.2.b.	2001/14/EC : C007 22/01/2011	du 23-01-2008 au 22-01-2011	Pas d'application en 2009	Pas d'application en 2009	Marchandises						
CFL Cargo	Voir A.2.b.	2001/14/EC : C008 21/05/2011	du 22/05/2008 au 21-05-2011	Pas d'application en 2009	Pas d'application en 2009	Marchandises						
Crossrail Benelux nv	Voir A.2.b.			BE 11 2008 0003 du 20/10/2008 au 19/10/2011	BE 12 2009 0001 du 10/01/2009 au 09/01/2012	Marchandises						
DB Schenker Rail Nederland	Voir A.2.b				BE 12 2009 0005 du 27/04/2009 au 26/04/2012	Marchandises						
Ers Railways bv	Voir A.2.b	2001/14/EC : C006 08/02/2010	du 08-02-2007 au 08-02-2010	Pas d'application en 2009	Pas d'application en 2009	Marchandises						
NMBS/INCB	Voir A.2.a.			BE 11 2008 0001 du 30/06/2008 au 29/06/2011	BE 12 2009 0006 du 13/05/2009 au 12/05/2012	Passagers et marchandises						

Rotterdam Rail Feeding bv	Voir A.2.b																				
SNCF	Voir A.2.b.									BE 12 2009 0004 de 23/03/2009 au 22/03/2012	Marchandises										
SNCF Fret Benelux	Voir A.2.b.									BE 12 2008 0001 de 08/04/2008 au 07/04/2011 BE 11 2009 0001 de 14/08/2009 au 13/08/2012 BE 12 2009 0006 de 04/12/2009 au 03/12/2012	Marchandises										
Transport AG	Voir A.2.b.									BE 12 2009 0007 de 16/01/2009 au 15/01/2012 BE 11 2008 0002 de 30/09/2008 au 29/09/2011	Marchandises										
VEOLIA CARGO Nederland bv	Voir A.2.b.									BE 12 2009 0003 de 09/03/2009 au 08/03/2012	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

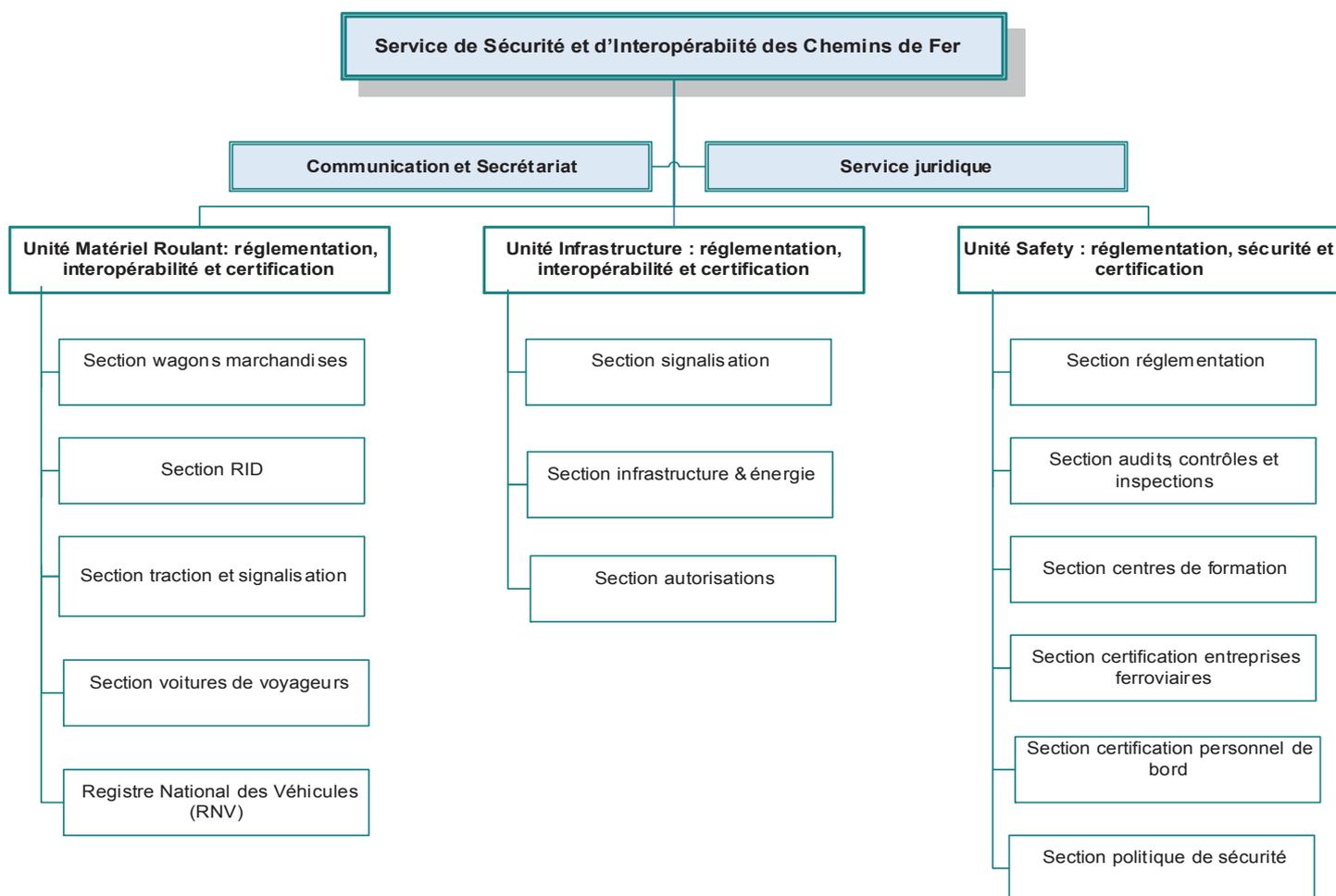
ANNEXE B : Organigramme(s) de l'Autorité nationale de Sécurité

B.1. Tableau : Organisation interne

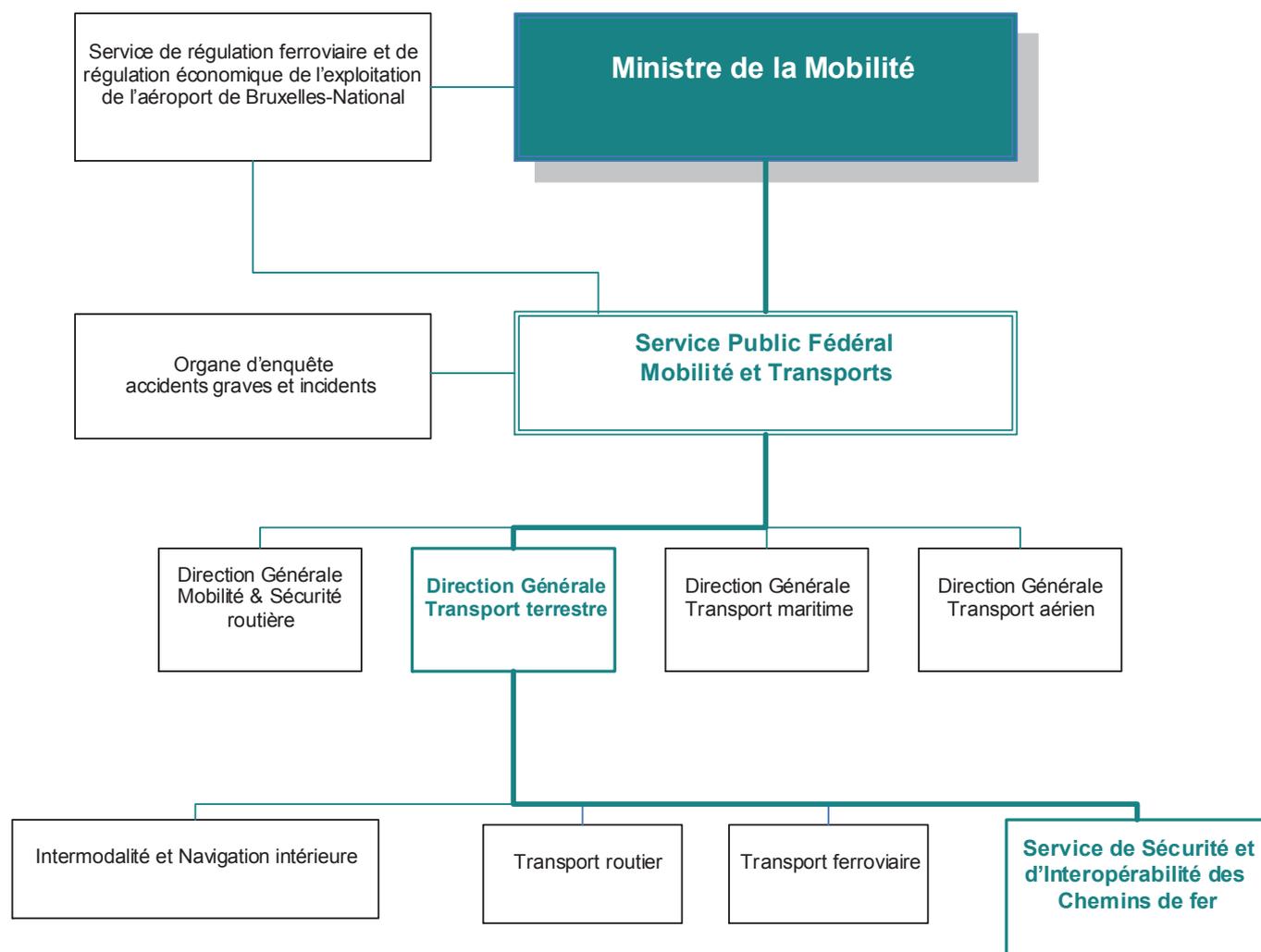
B.2. Tableau : Relations avec d'autres instances nationales

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

Organisation interne



Relation avec d'autres instances nationales



ANNEXE C: Données ISC – Définitions utilisées

C.1. Données ISC

Vue d'ensemble des performances



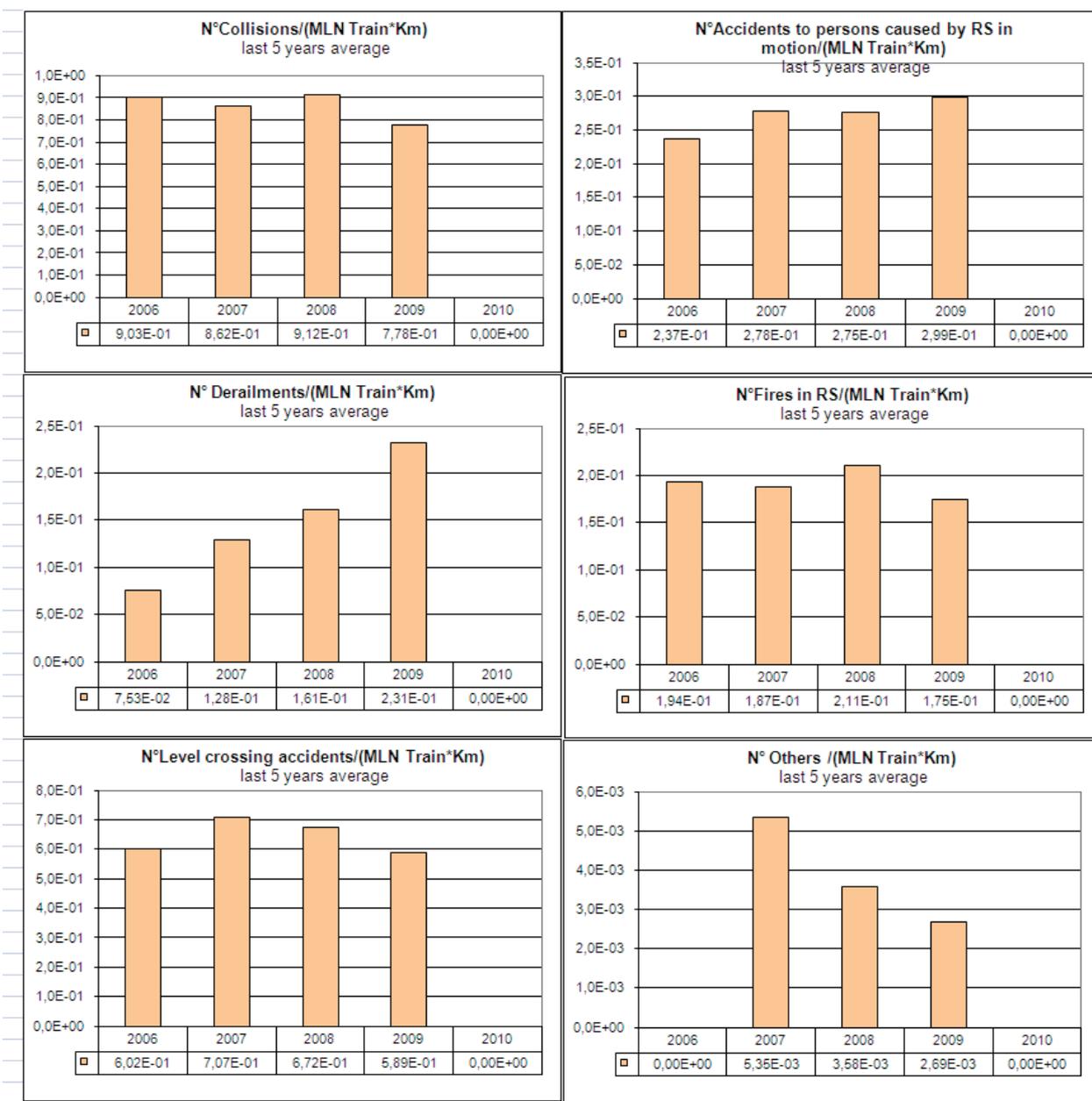
2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.

Accidents par type



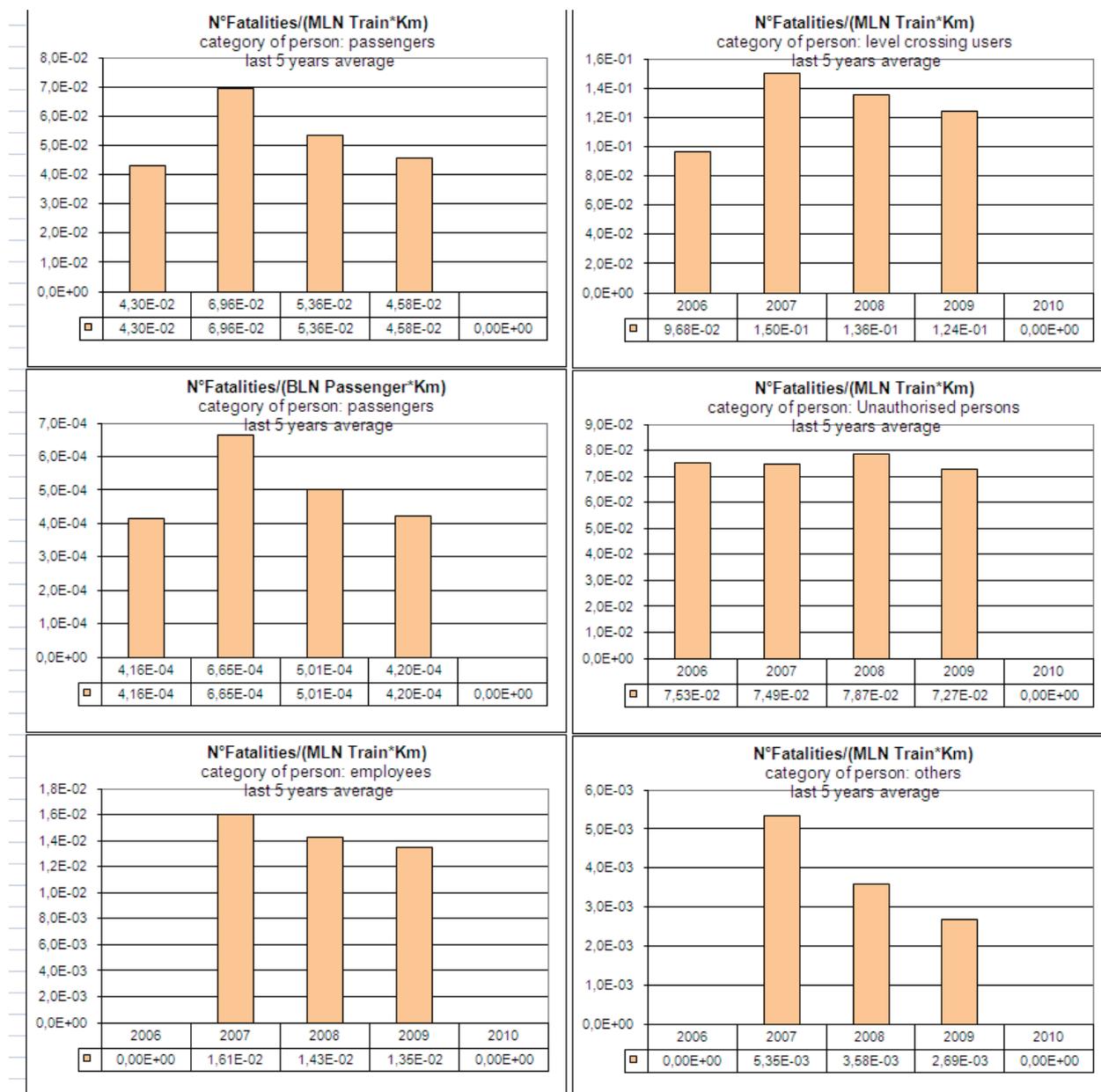
2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.

Morts par catégorie de personne



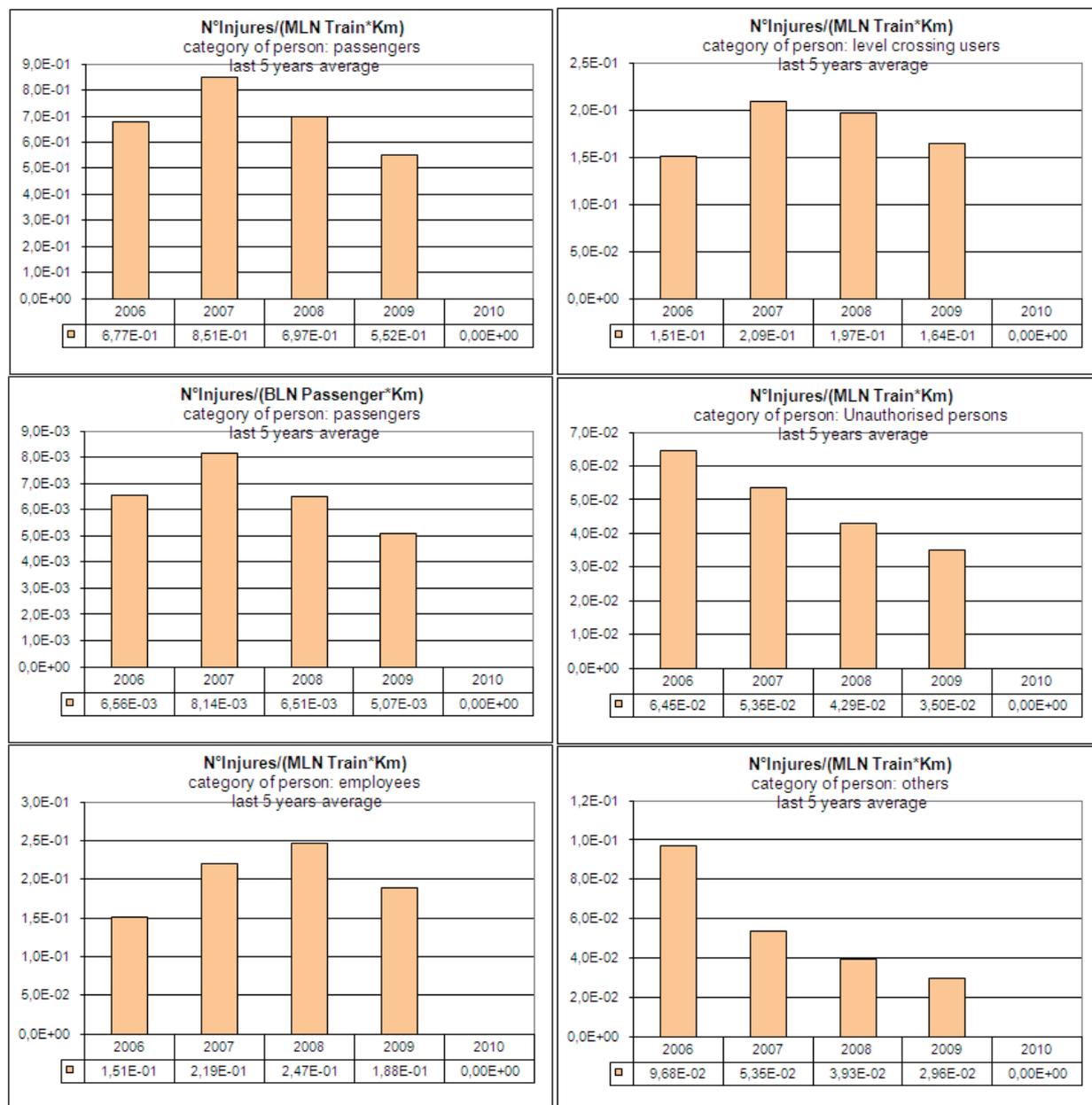
2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.

Blessés par catégorie de personne

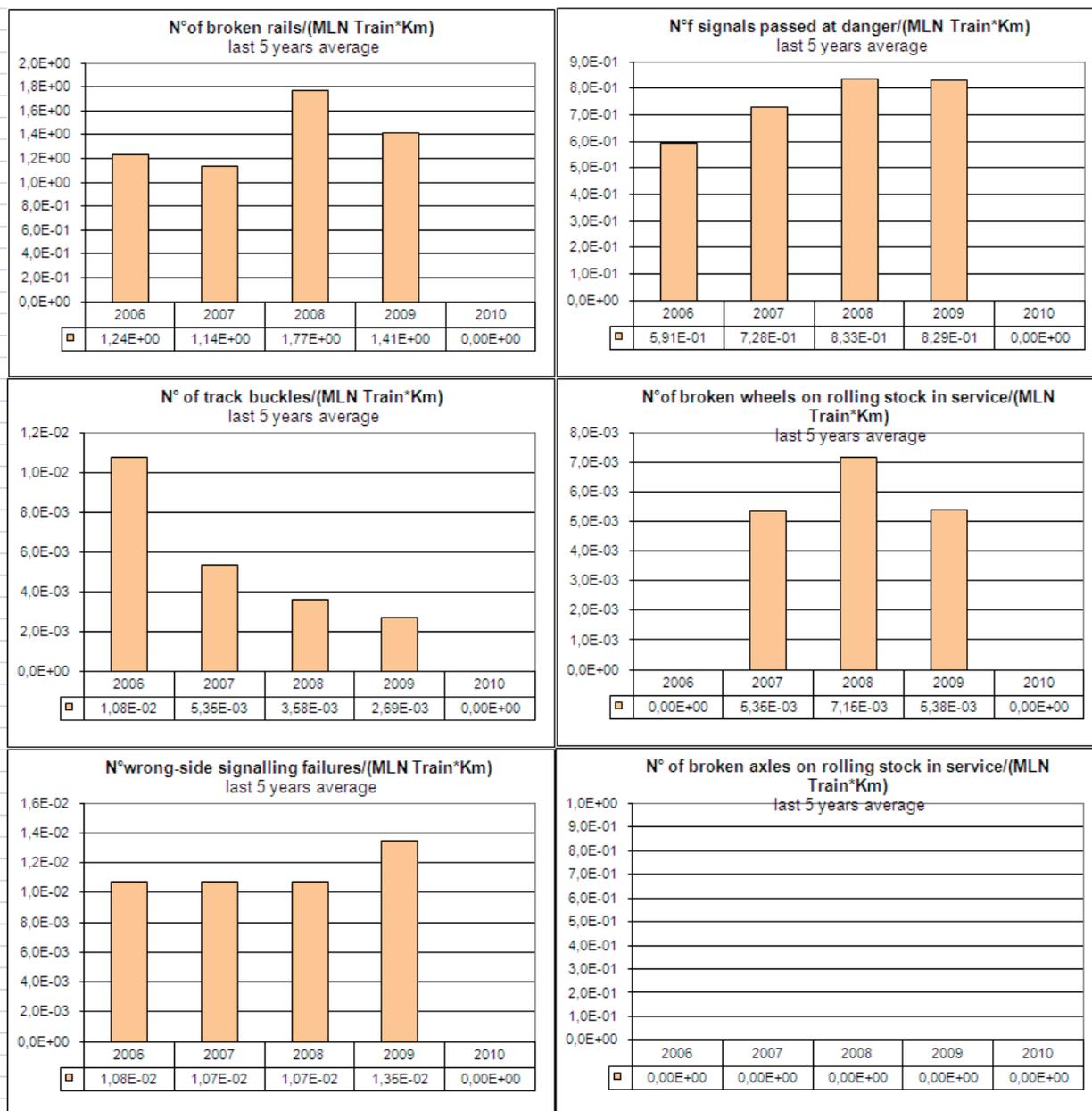


2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.



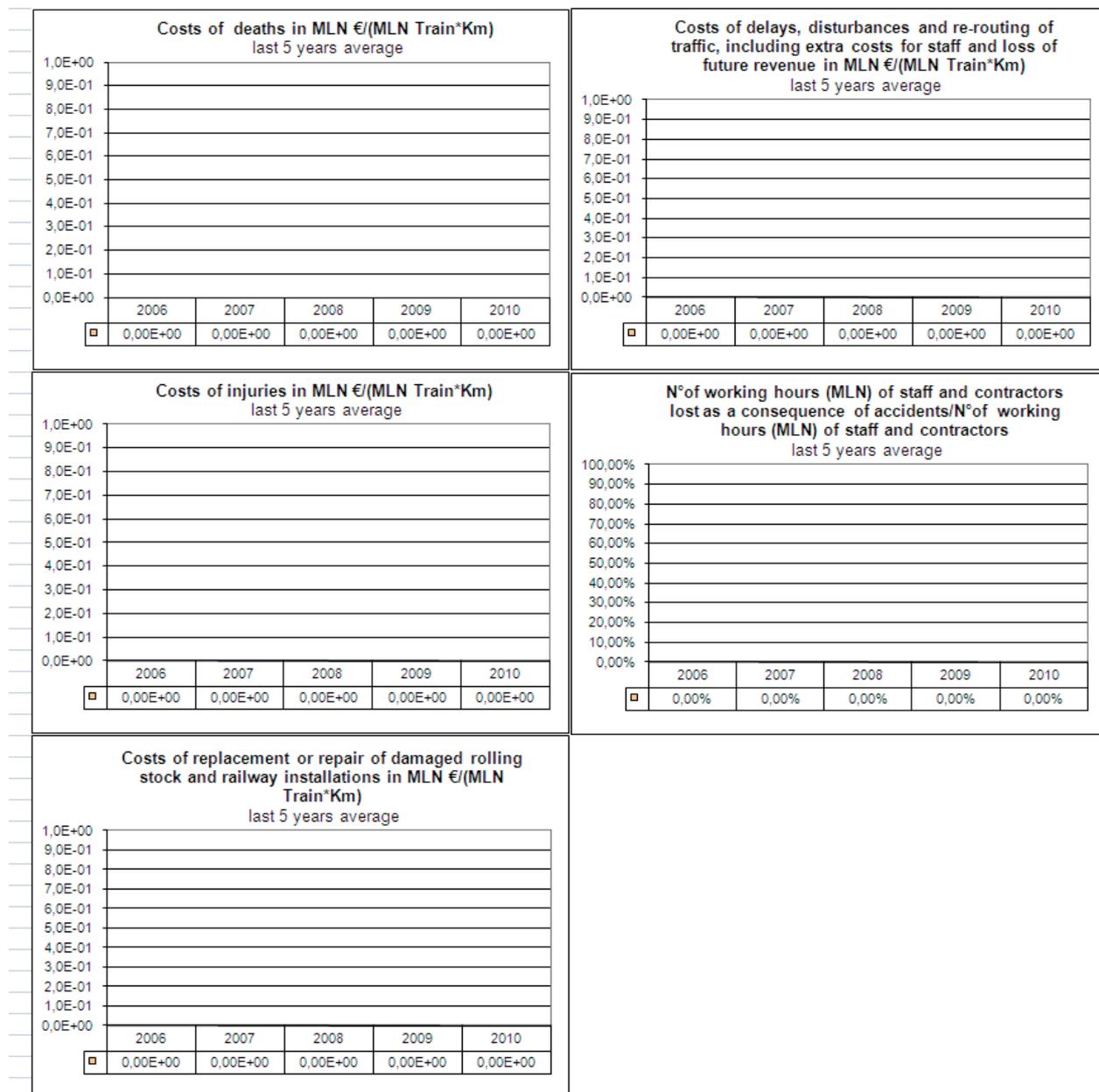
2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.

Coût de tous les accidents, nombre d'heures de travail perdues par le personnel et les contractants en raison des accidents



2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.



2007 : valeurs relatives à 2006.

2008 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007.

2009 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007 et 2008.

2010 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006, 2007, 2008 et 2009.

C.2. Définitions utilisées dans le rapport annuel (règlement 91/03)

morts (personne tuée) :

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

blessés (personne grièvement blessée) :

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 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 de chemin de fer :

toute personne ne faisant pas partie du personnel de train et qui voyage par chemin de fer, y compris les passagers essayant de monter ou de descendre d'un train 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 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.

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.

C.3. Abréviations

ETCS	European Train Control System
ERTMS	European Railways Traffic Management System
ISC	Indicateur de sécurité commun
AfE	Agence ferroviaire européenne
PN	Passage à niveau
MLN	106
MLD	109
ANS	Autorité nationale de sécurité
MR	Matériel roulant
EF/GI	Entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure
RNV	Registre national des véhicules
MDV	Marquage du détenteur de véhicule

ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et la réglementation

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur de la législation	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Législation nationale générale sur la sécurité des chemins de fer				
Loi-programme concernant l'Autorité nationale de Sécurité	Loi-programme du 23 décembre 2009, article 4 attribuant un fonds budgétaire à l'Organisme d'Enquête. L'article 5 crée un fonds budgétaire pour l'Autorité Nationale de Sécurité. Le financement de ce budget est fixé par les articles 6 à 17 : ces articles modifient la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.	01.01.2010	Modification de la législation existante	Attribution d'un budget à l'ANS
Règles nationales de sécurité ferroviaire				
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants	Arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant le cadre réglementaire national de sécurité. Cet arrêté détermine la manière de calculer les valeurs de référence en matière de sécurité nationale, fixe les objectifs de sécurité nationale ainsi que les modifications requises par l'application des méthodes de sécurité nationale.	12.12.2009	Arrêté royal supplémentaire pour appliquer la loi sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire	Voir la colonne « Référence légale »
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires	Loi du 6 mai 2009 (contenant plusieurs dispositions) modifiant la loi du 19 décembre 2006 comme suit : une entreprise ferroviaire qui fait la demande d'un certificat de sécurité partie B n'est plus obligée de demander l'avis préalable du SNCB-Holding ; le statut d'« officier de police judiciaire » a été attribué à certains membres du personnel du gestionnaire de l'infrastructure, leur conférant le droit de contrôler l'application de la loi et constater les manquements aux prescriptions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.	29.05.2009	Modification de la législation existante	Voir la colonne « Référence légale »

Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure	Loi du 6 mai 2009 (contenant plusieurs dispositions) modifiant la loi du 19 décembre 2006 comme suit : une entreprise ferroviaire qui fait la demande d'un certificat de sécurité partie B n'est plus obligée de demander l'avis préalable de la Holding-SNCB ; le statut d'« officier de police judiciaire » a été attribué à certains membres du personnel du gestionnaire de l'infrastructure, leur conférant le droit de procéder à des contrôles de conduite et des inspections pour vérifier l'application correcte de la loi sur la sécurité ferroviaire.	29.05.2009	Modification de la législation existante	Voir la colonne « Référence légale »
Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire, notamment les règles relatives aux procédures de signalisation et de trafic	RSEIF 3.1 - Lignes à signalisation latérale Version 3 RSEIF 3.5 - Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine - Système de signalisation de cabine ETCS Version 2 RSEIF 3.6 - Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine - Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine et de repères d'arrêt Version 2 RSEIF 4.2 - Freinage des trains et essais de freins en exploitation Version 3	29.05.2009 19.02.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Introduction de nouveaux panneaux marquant la fin de zone ETCS et le début et la fin de la zone GSM-R Suppression de l'activation du niveau 1 pour les trains qui ne se dirigent pas vers une ligne avec repères d'arrêt ; Modification des séquences de la zone de transition ; Illustration de la fonction Override Vitesses maximales autorisées en niveau. Illustration de la fonction Override
		19.02.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Ajouts de trains de marchandises encadrés par deux locomotives. Modification de la composition des trains comprenant des wagons multiples ou articulés. Freinage des trains composés de véhicules freinés par des semelles composites.
		25.09.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	

	RSEIF 5.2 - Les prescriptions d'exploitation pour les lignes principales Version 4	07.04.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Elimination des prescriptions réglementaires spécifiques au GI. Introduction des règles d'exploitation pour la LGV 3 (Liège – frontière allemande)
	RSEIF 5.3 - La circulation des transports exceptionnels Version 1	25.05.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Réécriture de la réglementation antérieure dans le contexte du 2ème paquet ferroviaire.
	RSEIF 5.5 - Mesures à prendre en cas de retard, incident, détresse, accident ou situation anormale Version 1ter	21.03.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Prescriptions en matière d'expédition des éléments de secours et d'évacuation des trains en détresse sur les LGV 3 et 4 équipées d'ETCS.
	RSEIF 5.5 - Mesures à prendre en cas de retard, incident, détresse, accident ou situation anormale Version 2bis	15.06.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Réécriture de la réglementation antérieure dans le contexte du 2ème paquet ferroviaire. Intégration d'éléments spécifiques aux LGV 3 et 4 et précédemment publiés.
	RSEIF 7.1 - Conduite Version 4	15.06.2009	Nécessité d'adapter les règles opérationnelles	Sont ajoutés : - Principes généraux pour déterminer la vitesse maximale des convois ; - Les signaux acoustiques à utiliser par le conducteur. Sont retirées et transférées au RSEIF 5.5 les matières concernant : - L'indicateur de vitesse ; - Le dispositif d'enregistrement de la vitesse ; - L'indicateur de fuite ; - Les dommages causés aux feux blancs horizontaux ; - L'avarie au klaxon de l'engin moteur ; Sont retirées du RSEIF les matières relatives à la connaissance du matériel, des lignes et des installations. La perche de mise aux rails est imposée à bord de tous les engins à moteur à l'exception des voitures pilotes.

ANNEXE E : L'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité – Données numériques

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

Nombre de certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/14/CE, détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée.	en Belgique	0
	dans un autre Etat membre	0

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

		Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
E.2.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	en Belgique	4	0	0
	dans un autre Etat membre	0	0	0
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	en Belgique	8	0	0
	in another Member State	0	0	0

			A	R	I
E.2.3. Nombre de demandes de certificat de sécurité partie A déposées en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	en Belgique	nouveaux certificats	1	0	0
		certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		certificats renouvelés	0	0	0
	dans un autre Etat membre	nouveaux certificats	-	-	-
		certificats mis à jour/modifiés	-	-	-
		certificats renouvelés	-	-	-
E.2.4. Nombre de demandes de certificat de sécurité partie B déposées en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	en Belgique	nouveaux certificats	7	2	0
		certificats mis à jour/modifiés	1	0	0
		certificats renouvelés	0	0	0
	dans un autre Etat membre	nouveaux certificats	-	-	-
		certificats mis à jour/modifiés	-	-	-
		certificats renouvelés	-	-	-

A = Demande acceptée, le certificat est déjà délivré.

R = Demande refusée, aucun certificat n'a été délivré.

I = L'affaire est encore en instance, aucun certificat n'a encore été délivré.

E.2.5. Liste des pays où les EF faisant la demande d'un certificat de sécurité partie B en Belgique ont déjà obtenu leur certificat de sécurité partie A

- France (SNCF, ECR)
- Pays-Bas (VCNL, RRF, DBSRN-ex RN)

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

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouve- lés
E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2009 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés en Belgique		0	1	0
		A	R	I
E.3.2. Nombre d'agréments de sécurité valables demandés en 2009 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés en Belgique	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	1	0	0
	Agréments renouvelés	0	0	0

A = Demande acceptée, l'agrément est déjà délivré.

R = Demande refusée, aucun agrément n'a été délivré.

I = L'affaire est encore en instance, aucun agrément n'a encore été délivré.

E.4. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie A

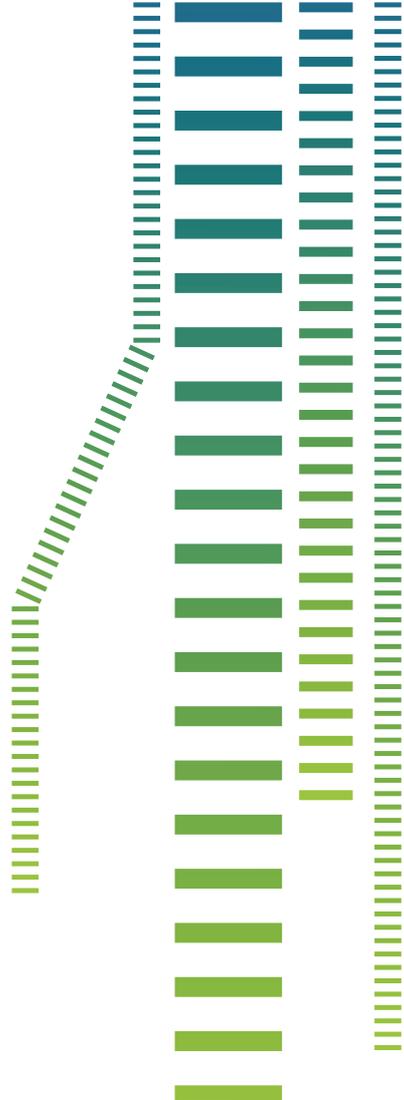
		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouve- lés
Délai moyen, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un certificat de sécurité partie A en 2009 pour des EF détenant une	Licence accordée par la Belgique	80 jours ouvrables en moyenne	0	0
	Licence accordée par un autre Etat membre	-	-	-

E.5. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie B

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouve- lés
Délai moyen, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un certificat de sécurité partie B en 2009 pour des EF détenant une	Licence accordée par la Belgique	80 jours ouvrables en moyenne	60 jours ouvrables en moyenne	0
	Licence accordée par un autre Etat membre	-	-	-

E.6. Aspects procéduraux – Agréments de sécurité

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouve- lés
Délai moyen, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un agrément de sécurité en 2009 pour les gestionnaires de l'infrastructure détenant une	Licence accordée par la Belgique	21 jours ouvrables en moyenne	21 jours ouvrables en moyenne	0
	Licence accordée par un autre Etat membre	-	-	-



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT TERRESTRE
SERVICE DE SÉCURITÉ ET D'INTEROPÉRABILITÉ DES CHEMINS
DE FER

RUE DU PROGRÈS 56
1210 BRUXELLES

WWW.MOBILIT.FGOV.BE

