

Bruxelles, le 8 janvier 2014

## 2010-2013 : baisse de 46% des franchissements de signaux sur les voies principales du réseau ferroviaire

En 2013, 56 trains ont franchi un « feu rouge » sur les voies principales - celles empruntées par les voyageurs - du réseau ferroviaire belge. Cela représente une diminution de 25% par rapport à 2012 et de près de moitié en comparaison avec 2010. Infrabel constate une autre amélioration significative du niveau de sécurité : la baisse constante (- 43% depuis 2010) du nombre de trains qui, en cas de franchissement d'un signal rouge, atteignent le premier point potentiellement dangereux (telle l'intersection avec une autre voie).

### Plusieurs indicateurs d'une hausse de la sécurité

Le constat se répète depuis quelques années et il est le signe le plus évident d'une nette amélioration du niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire belge : **le nombre de signaux « brûlés » sur les voies principales du réseau, soit celles empruntées par les voyageurs, est en nette diminution.** En 2013, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire y a enregistré **56 franchissements contre 75 en 2012 (- 25%) et 104 en 2010 (- 46%)**, année de référence car marquée par l'accident de Buizingen et par les débuts de l'installation accélérée du système de sécurité « TBL1+ » (voir ci-dessous).

Autre élément encourageant, une nouvelle **diminution du nombre de trains qui, ayant franchi un feu rouge, atteignent le 1<sup>er</sup> point potentiellement dangereux** telle l'intersection avec une autre voie. En 2013, Infrabel en a recensé **29 contre 34 en 2012 (- 15%) et 51 en 2010 (- 43%)**.

Ces résultats sont indéniablement le fruit des efforts entrepris. Citons la création, fin 2012, d'un « **centre de coordination franchissements de signaux** » (réunissant Infrabel et les opérateurs ferroviaires) et la mise sur pied d'un plan d'actions avec rapportage trimestriel aux autorités fédérales.

L'an dernier, Infrabel a également poursuivi l'installation du système d'aide à la conduite « TBL1+ ». **La « couverture d'efficacité » atteint désormais 93,3%\*** ; un résultat conforme aux engagements pris devant la Commission « Sécurité du Rail ». Dans le même temps la SNCB, qui après l'accident de Buizingen a elle aussi accéléré l'implémentation du système de sécurité TBL1+, a **finalisé son installation sur le matériel roulant en service commercial en décembre 2013**. Pour rappel, TBL1+ permet de freiner automatiquement tout train franchissant un signal rouge et/ou approchant d'un signal à une vitesse supérieure à 40km/h.

En termes de matériel (les balises notamment), TBL1+ est compatible avec le système européen **ETCS dont l'installation sur le réseau ferroviaire belge a elle aussi encore progressé en 2013** notamment via l'équipement d'une partie importante du **Corridor C**. Il s'agit d'un axe prioritaire pour le transport de fret dont la partie belge relie Anvers à la frontière luxembourgeoise. Le « *European Train Control System* », qui permet un contrôle permanent de la vitesse tout au long du trajet du train, devrait être **installé sur l'ensemble du réseau fin 2022**. La Belgique pourra alors se targuer de posséder l'un **des réseaux ferroviaires les plus sûrs d'Europe**.

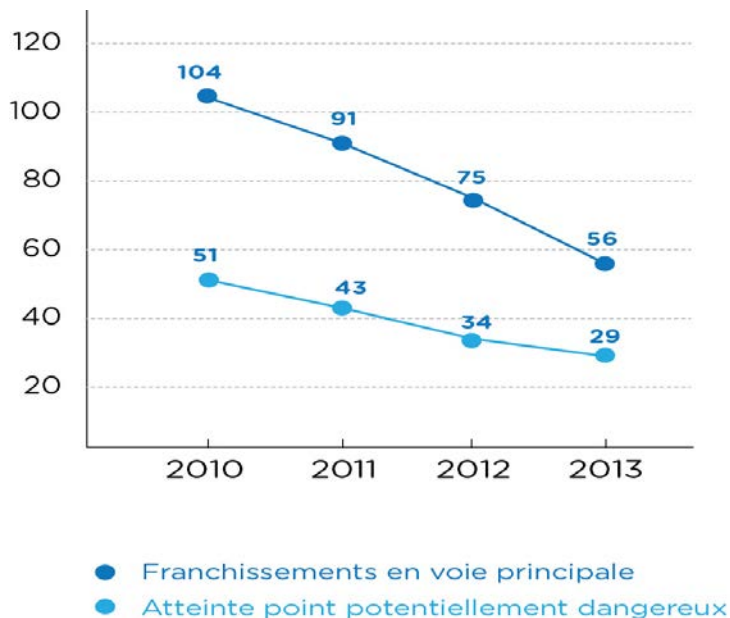
\* La couverture d'efficacité est déterminée en tenant compte du nombre moyen de voyageurs, de la densité du trafic sur une ligne, de la vitesse de référence sur cette ligne ou encore de sa complexité (comme, par exemple, le nombre d'aiguillages qu'elle comporte).

## Renforcement des mesures pour les voies secondaires

Parallèlement aux bons résultats enregistrés en voies principales, Infrabel constate que le nombre de **franchissements de signaux sur les voies secondaires (celles que l'on retrouve, entre autres, dans les gares de formation) a légèrement augmenté : 44 en 2013 contre 42 en 2012**. Le risque y est toutefois infiniment moindre : les trains circulent sur ces voies le plus souvent à vide et à une vitesse inférieure à 40 km/h.

**En 2014, Infrabel accentuera malgré tout ses efforts** afin de faire baisser le nombre de franchissements sur les voies secondaires. Davantage de sensibilisation et un plan interne, mettant l'accent sur l'amélioration des communications (singulièrement liées à la sécurité) entre les cabines de signalisation et les conducteurs de train, devraient y contribuer.

## Aperçu des principaux chiffres 2010-2013



Davantage d'info sur les mesures prises en faveur de la sécurité sur : [www.infrabel.be/secureite](http://www.infrabel.be/secureite)

### A propos d'Infrabel

*Infrabel est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 12 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1 milliard d'euros (2012).*