



*Federal Public Service  
Mobility and Transport*

## Rapport annuel 2008 de l'Autorité nationale de Sécurité de Belgique

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

.be

**Page laissée blanche intentionnellement**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>A.1. Objectif du rapport .....</b>	<b>2</b>
<b>A.2. Synthèse .....</b>	<b>2</b>
<b>B. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
1. Introduction au rapport .....	3
2. Informations relatives à la structure ferroviaire (Annexe A) .....	3
3. Synthèse – Analyse générale des tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, la certification, etc.) .....	3
<b>C. ORGANISATION.....</b>	<b>4</b>
1. Présentation de l'organisation .....	4
2. Organigramme .....	6
<b>D. Evolution de la sécurité ferroviaire.....</b>	<b>7</b>
1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité.....	7
2. Données détaillées de l'analyse des tendances.....	7
3. Résultats des recommandations de sécurité.....	9
<b>E. Modifications importantes de la législation et la réglementation.....</b>	<b>10</b>
<b>F. Evolution de la certification et de l'agrément de sécurité.....</b>	<b>11</b>
1. Législation nationale – dates de début – validité.....	11
2. Données numériques (Annexe E) .....	11
3. Aspects procéduraux.....	11
<b>G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure .....</b>	<b>14</b>
<b>H. Rapport sur l'application des MSC à l'évaluation des risques.....</b>	<b>16</b>
<b>I. Conclusions – Priorités .....</b>	<b>16</b>
<b>J. Sources d'information .....</b>	<b>17</b>
<b>K. Annexes .....</b>	<b>17</b>

## **A.1. OBJECTIF DU RAPPORT**

Le présent rapport porte sur les activités du SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer), au titre d'Autorité nationale de Sécurité, au cours de l'année 2008. Il vise à appliquer l'article 18 de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, transposé dans la législation belge par l'article 15 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire. Le SSICF a rédigé ce rapport.

Le SSICF est un service de la Direction générale Transport terrestre, qui fait partie du Service public fédéral Mobilité et Transports. 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 rapport contient tous les éléments visés à l'article 18 de la directive 2004/49/CE et tient compte des dernières lignes directrices publiées par l'Agence ferroviaire européenne au mois de septembre 2009.

## **A.2. SYNTHÈSE**

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 exploitants ferroviaires. Ce rapport annuel décrit l'évolution de la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire nationale selon les indicateurs de sécurité nationaux « historiques ».

En 2008, l'Autorité nationale de Sécurité belge a délivré l'agrément de sécurité à Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure pour l'ensemble du réseau ferroviaire belge. Cet agrément confirme l'acceptation de son système de gestion de la sécurité, ainsi que des dispositions prises par la société pour garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

En 2008, l'Autorité nationale de Sécurité belge a délivré son premier certificat de sécurité conformément à la directive sur la sécurité ferroviaire. La plupart des exploitants ferroviaires disposent d'un certificat de sécurité conforme au premier paquet ferroviaire. De nombreuses demandes de certificat de sécurité conforme au deuxième paquet ferroviaire ont été reçues au cours des dernières semaines de l'année 2008.

La faiblesse des effectifs de l'Autorité nationale de Sécurité belge a limité le nombre d'audits et d'inspections réalisés au cours de l'année 2008. Il n'y a pas eu d'augmentation des effectifs en 2008.

L'appréciation de l'évolution de la sécurité repose sur les indicateurs historiques. Il n'existe des indicateurs de sécurité tels que définis à l'annexe I de la directive sur la sécurité ferroviaire que pour l'année 2008 ; une analyse évolutive est donc impossible.

## **B. INTRODUCTION**

### **1. Introduction au rapport**

Le SSICF a commencé ses activités en tant qu'Autorité nationale de Sécurité le 2 février 2007. 2008 est donc sa première année de plein exercice. Le rapport comporte des données concernant les activités visées par la directive sur la sécurité ferroviaire. À l'instar des deux rapports précédents, il tient compte des exploitants ferroviaires titulaires d'un certificat conforme à la législation du premier paquet ferroviaire.

S'agissant des indicateurs de sécurité, les chiffres cités dans ce rapport se fondent encore sur les définitions nationales passées. Il n'existe des indicateurs de sécurité définis selon la classification établie à l'annexe I de la directive sur la sécurité ferroviaire que pour l'année 2008. Ceux-ci seront communiqués à l'Agence ferroviaire européenne en marge de ce rapport.

Le SSICF envoie ce rapport à l'Agence ferroviaire européenne. Il le publie, avec ses traductions française et néerlandaise, sur le site web du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Le SSICF fournit 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 comptées deux fois.*

#### - Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

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 générale des tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, la certification, etc.)**

De façon générale, le niveau de sécurité sur les chemins de fer belges est à peu près maintenu. Les signaux passés en situation de danger restent néanmoins problématiques et des solutions adéquates sont recherchées. Cinq accidents ferroviaires graves se sont produits, faisant 1 mort et 46 blessés. Il est encore trop tôt

pour juger du résultat des recommandations de sécurité établies par la cellule d'enquête en 2008.

Plusieurs nouvelles règles ont été introduites dans le droit belge, modifiant ou exécutant la législation existante transposant les directives sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires.

La transposition du deuxième paquet ferroviaire a permis l'agrément de trois centres de formation des conducteurs de train en Belgique ; ces organismes de formation devraient couvrir les besoins du réseau belge.

En ce qui concerne la délivrance de certificats de sécurité, certaines demandes ont encore été acceptées au titre du premier paquet ferroviaire. En 2008, les trois premiers certificats de sécurité partie A conformes au deuxième paquet ont été délivrés à des entreprises ferroviaires belges. Le premier certificat de sécurité partie B a également été délivré et plusieurs autres candidats ont engagé la procédure pour obtenir le certificat de sécurité partie B.

Par manque de personnel, le SSICF n'a effectué que des contrôles et quelques inspections au titre de la certification et l'application des règles de sécurité.

## **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 d'exploitation ferroviaire (article 12) a attribué au SSICF les missions suivantes :

- autorisation de la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle ;
- autorisation de la mise en service de matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI ;
- contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
- délivrance, renouvellement, modification, ajout et retrait des certificats de sécurité des EF (entreprises ferroviaires) et des agréments de sécurité des GI (gestionnaires de l'infrastructure) ;
- délivrance d'un avis sur les règles opérationnelles élaborées par le gestionnaire de l'infrastructure (également reprises dans l'arrêté royal du 16 janvier 2007 qui définit la procédure d'approbation et de publication des règles nationales de sécurité) ;
- participation à l'élaboration des règles nationales de sécurité (également en vertu de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 portant des exigences et procédures de sécurité applicable au GI et aux EF) ;
- mise au point du RNV (registre national des véhicules) selon les spécifications communes, immatriculation des véhicules et entrée des données (ceci est également repris dans l'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel) ;

- contrôle de l'application des règles nationales de sécurité ;
- suivi des mesures prises à la suite des recommandations faites par la cellule d'enquête sur les accidents et incidents ;
- surveillance des organismes fournissant les services de formation ;
- délivrance des licences de conducteur et des certificats d'accompagnateur.

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

Le SSICF est responsable de la transposition et de l'application du règlement concernant le transport international de marchandises dangereuses (RID), y compris les contrôles et les rapports en matière d'accidents.

Le SSICF représente la Belgique dans les réunions du comité institué conformément à l'article 29 de la directive 2008/57/CE (comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire).

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 dans le groupe de travail sur les marchandises dangereuses et les wagons-citernes.

L'organisation du SSICF se structure comme suit :

le directeur du SSICF, secondé directement par une équipe d'administration et de communication, ainsi qu'un juriste (6 personnes au total) ;

l'Unité Sécurité : le chef d'unité assisté par le personnel en charge des certificats de sécurité (délivrance et suivi), du contrôle de l'application des règles nationales de sécurité, de l'élaboration des règles de sécurité, des licences et certificats des conducteurs et du personnel de bord (délivrance et suivi), de la surveillance des centres de formation et du suivi de la politique de sécurité EF (9 personnes au total) ;

l'Unité Infrastructure (pour la mise en service des sous-systèmes – INF, ENE, CCS) : un chef d'unité assisté d'une équipe chargée de la délivrance et du suivi des agréments de sécurité, ainsi que des questions d'interopérabilité relatives à l'infrastructure, l'énergie et au système ERTMS (4 personnes au total) ;

l'Unité Matériel roulant : mise en service de tous les types de matériel roulant, surveillance et contrôle du matériel roulant de tous les utilisateurs de l'infrastructure, questions d'interopérabilité relatives au matériel roulant (système ERTMS, matériel roulant, wagons de marchandises, bruit, etc.), règlement RID, reconnaissance mutuelle du matériel roulant, MDV, RNV, inspection des trams/métros et matériel roulant ancien (7 personnes au total).

À la date du 31 décembre 2007, le SSICF comptait au total 26 personnes. Les experts sont chargés de diverses tâches.

## **2. Organigramme**

Annexe B

## D. EVOLUTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

### 1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances 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	
29/01/2008	Houyet	Déraillement d'un train de marchandises sur la voie principale	À fixer
03/03/2008	Gembloux	Accident à un passage à niveau	À fixer
03/07/2008	Hermalle-Sous-Huy	Collision frontale entre un train de passagers et un train de marchandises	À fixer
25/10/2008	Walcourt	Employé impliqué dans une collision	À fixer
14/11/2008	Diegem	Prise en écharpe entre un train de travaux et un train de passagers	À fixer

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

Mesures de sécurité prises	Description de l'élément déclencheur
Aucune	

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

**Remarque importante : la valeur des ISC belges a été calculée sur la base de définitions nationales.**

Au cours de ces trois dernières années, on observe les tendances suivantes dans le domaine de la sécurité des chemins de fer :

La moyenne du nombre total d'accidents par million de kilomètres-train est en hausse, mais l'augmentation du nombre d'accidents est négligeable les deux dernières années. La moyenne, exprimée en nombre par million de kilomètres-train :

- . de collisions reste stable, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . de déraillements continue d'augmenter, la tendance montrant une moyenne annuelle en hausse ;
- . d'accidents aux passages à niveau a légèrement diminué, la tendance montrant une moyenne annuelle variable (\*) ;
- . d'accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement est en léger recul, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . d'incendies de matériel roulant est en légère hausse, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . d'accidents autres n'est pas représentative (située entre 0 et 1).

La moyenne du nombre total de morts par million de kilomètres-train a fortement diminué l'an dernier, mais la tendance montre une moyenne annuelle variable.

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

- . de passagers tués a diminué, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . d'employés tués est en baisse au cours des deux dernières années ;
- . d'usagers de passage à niveau tués a diminué l'an dernier, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . de personnes non autorisées qui ont été tuées a légèrement augmenté, la tendance montrant une moyenne stable ;
- . d'autres morts n'est pas représentative (située entre 0 et 1).

La moyenne du nombre total de blessés par million de kilomètres-train a fortement diminué l'an dernier, mais la tendance montre une moyenne inégale pour les trois années.

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

- . de passagers blessés a fortement diminué l'an dernier, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . d'employés blessés a très fortement augmenté, en raison du nombre faible en 2006 ;
- . d'usagers de passage à niveau blessés a légèrement diminué, la tendance montrant une moyenne annuelle variable (\*) ;
- . de personnes non autorisées qui ont été blessées est en recul, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . d'autres blessés a très fortement diminué, en raison du nombre élevé en 2006.

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

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

- . de ruptures de rail a fortement augmenté, la tendance montrant une moyenne annuelle variable ;
- . de gauchissements de la voie n'est pas représentative (située entre 0 et 1) ;
- . de pannes de signalisation n'est pas représentative (située entre 0 et 1) ;
- . de signaux passés en situation de danger a fortement augmenté, la tendance montrant une moyenne annuelle en forte hausse ;
- . de ruptures de roues n'est pas représentative (située entre 0 et 1) ;
- . de ruptures d'essieux n'est pas représentative (située entre 0 et 1).

Les chiffres relatifs aux coûts occasionnés par tous les accidents et toutes les heures prestées pour la sécurité ne sont pas encore disponibles. Ce problème sera résolu par la mise en œuvre de la future recommandation relative à la révision de l'annexe I à la directive 2004/49/CE.

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 de la ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise équipée du système ERTMS.
- . Le pourcentage de kilomètres-train utilisant des systèmes ATP n'a pas changé en 2008 (aucun train en 2008 sur la nouvelle ligne à grande vitesse).
- . Le nombre de passages à niveau a légèrement diminué.
- . Le nombre de kilomètres de lignes a légèrement augmenté du fait de la nouvelle ligne à grande vitesse.
- . Le nombre total de passages à niveau par kilomètre de ligne est en légère baisse.
- . Le nombre de passages à niveau avec protection manuelle ou automatique est stable.
- . Aucun audit n'a eu lieu.

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

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

En 2008, aucun accident grave n'a influencé de manière importante ces valeurs des ISC belges.

À première vue, on observe une baisse du niveau de sécurité. Il est néanmoins délicat, sur une période de trois ans, d'en conclure que la sécurité devient défailante. Pour que l'on puisse se prononcer avec certitude sur le niveau de sécurité des chemins de fer belges, la moyenne doit être calculée sur une période de quatre ans, ou mieux cinq, comme l'exige la décision 2009/460/CE.

### **3. Résultats des recommandations de sécurité**

Il est trop tôt pour analyser de manière significative les résultats des recommandations de sécurité émises en 2008 à l'occasion de l'enquête sur les accidents.

Les recommandations relatives aux accidents cités dans notre rapport annuel 2007 ont abouti à l'élaboration par le gestionnaire de l'infrastructure d'un plan d'action d'amélioration dans les domaines suivants :

- une stratégie d'amélioration des processus ;
- la séparation des fonctions et des tâches de sécurité ;
- la standardisation des règles de contrôle et de mise en œuvre d'essais.

La réalisation du plan d'action du gestionnaire de l'infrastructure est soumise au contrôle de l'Autorité nationale de Sécurité jusqu'à la bonne exécution de toutes les modifications présentées.

## **E. MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LEGISLATION ET LA REGLEMENTATION**

Le rapport annuel de 2007 a déjà décrit la transposition du deuxième paquet ferroviaire. La directive sur la sécurité ferroviaire a été mise en application par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'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 royaux en portant 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 18 janvier 2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord ;
- Arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant adoption du cahier des charges national du matériel roulant sur le réseau ferroviaire belge ;
- Arrêté royal du 31 juillet 2008 portant agrément de la société anonyme Dillen & Le Jeune Cargo pour la fourniture de services de formation aux conducteurs de train ;
- Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif aux modalités d'introduction de la demande d'autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel ;
- Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification de la conformité aux règles nationales applicables aux sous-systèmes en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel ;
- Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif aux modalités d'introduction de la demande d'agrément des organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel ;
- Arrêté royal du 7 novembre 2008 portant réglementation de certains aspects, visés dans la directive 2005/47/CE, des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ;
- Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant agrément de la société anonyme Transport pour la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord ;

- Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant réduction de la durée des formations à fournir par la société anonyme Transport aux conducteurs de train et au personnel de bord ;
- Arrêté royal du 14 novembre 2008 portant agrément de la société anonyme Crossrail Benelux pour la fourniture de services de formation aux conducteurs de train (et remplaçant l'arrêté royal du 31 juillet 2008 susmentionné) ;
- Loi-programme du 22 décembre 2008, articles 25 à 31, prévoyant la rémunération de certaines prestations fournies par l'Autorité nationale de Sécurité (l'arrêté d'application de cette loi n'est pas encore paru au moment de la publication du présent rapport).

En 2008, un grand nombre de règles d'exploitation ont été passées en revue et ont obtenu un avis positif de l'Autorité nationale de Sécurité. Celles-ci sont énumérées à l'annexe D.

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

### **1. Législation nationale – dates de début – 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, à savoir 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, à savoir 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 web du Service public fédéral Mobilité et Transports, sous la rubrique « Rail ».

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

### **2. Données numériques (*Annexe E*)**

### **3. 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 2008.
- 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 2008.
- 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 État membre  
Aucun cas en 2008.
- 3.1.4. Synthèse des problèmes de reconnaissance mutuelle des certificats partie A valables dans toute la Communauté  
Aucun cas en 2008.
- 3.1.5. Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour la délivrance d'un certificat Partie A  
1 017,93 euros le certificat partie A (en vertu de l'art. 33 §2 de l'arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité).
- 3.1.6. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats partie A, en particulier aux catégories de service  
Aucun cas en 2008.
- 3.1.7. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés par l'Autorité nationale de Sécurité dans le cadre des procédures de demande de certificat partie A  
Aucun cas en 2008.
- 3.1.8. Synthèse des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de leur demande d'un certificat partie A  
Aucun cas signalé en 2008.
- 3.1.9. Procédure de feed-back (p. ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou de 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 2008.

### 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 2008.

- 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 dans l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire

Aucun cas en 2008.

- 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 98 229,82 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 2008.

- 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 2008.

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

Aucun cas signalé en 2008.

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

Chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son avis. Aucun feed-back reçu en 2008.

### 3.3. Agréments de sécurité

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

Aucun cas en 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 dans l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire

Aucun cas en 2008.

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

Aucun cas en 2008.

### 3.3.3. 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'Autorité nationale de Sécurité 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 qu'au début de 2008 et a délivré l'agrément de sécurité le 22 mai 2008.

### 3.3.4. Procédure de feed-back (p. ex. questionnaire) permettant au gestionnaire de l'infrastructure d'exprimer son avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou de déposer plainte

Le gestionnaire de l'infrastructure peut contacter l'Autorité nationale de Sécurité pour exprimer son avis. Aucun feed-back reçu en 2008.

### 3.3.5. Redevance à verser à l'Autorité nationale de Sécurité pour la délivrance d'un agrément de sécurité

L'arrêté royal prévoit un montant total de 98 229,82 euros par an.

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

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

#### 1.1. Audits/Inspections/Listes de contrôle

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

L'Autorité nationale de Sécurité belge a effectué 0 audit et 2 inspections en 2008 :

. une inspection sur l'agrément de sécurité : contrôle des documents (autorisation de franchissement de signaux) dans les armoires au pied des signaux ;

. une inspection sur le certificat de sécurité : composition des trains de marchandises internationaux.

- Personnel disponible à l'Autorité nationale de Sécurité (nombre et pourcentage des effectifs participants)

3,4 personnes équivalent temps plein sur les 14 personnes qualifiées disponibles ont participé aux inspections.

Aspects économiques (coûts, etc.)

Pour l'année 2008, le coût total de 3,4 personnes ETP qualifiées s'est élevé à 1 697 610,70 euros.

## 1.2. Aspects de vigilance/points sensibles à suivre

L'inspection n'a révélé aucun problème grave en ce qui concerne l'agrément de sécurité. Au vu de l'inspection sur le certificat de sécurité, il paraît particulièrement nécessaire de contrôler l'échange entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure d'informations relatives à la composition des trains (un nombre important de messages incorrects a été décelé).

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

- NMBS/SNCB
- DLC/Crossrail Benelux NV
- SNCF
- Rail4Chem Benelux B.V./Veolia Rail Nederland
- Transport AG

Aucune activité et aucun rapport d'ERS, ACTS et de CFL Cargo.

INSPECTIONS		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités Certificat de sécurité 2001/14
3. Nombre d'inspections de GI/EF en 2008	Planifiées	0	1	1	0
	Non planifiées	0	0	0	0
	Effectuées	0	1	1	0

AUDITS		Certificats de sécurité partie A délivrés	Certificats de sécurité partie B délivrés	Agréments de sécurité délivrés	Autres activités Certificat de sécurité 2001/14
4. Nombre d'audits de GI/EF en 2008	Planifiés	0	0	0	0
	Non planifiés	0	0	0	0
	Effectués	0	0	0	0

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

L'Autorité nationale de Sécurité a invité les entreprises ferroviaires concernées et le gestionnaire de l'infrastructure à prendre les mesures correctives nécessaires. Un suivi sera organisé pour 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/partie B

Aucune plainte en 2008.

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

Aucune plainte en 2008.

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

Aucune application en 2008, les MSC étant publiées en 2009.

## I. CONCLUSIONS – PRIORITES

Si le nombre de blessés a diminué en 2008, le nombre d'accidents, de morts et de précurseurs d'accidents a augmenté, outre une importante hausse du nombre de signaux passés en situation de danger. Le niveau de sécurité reste néanmoins élevé en Belgique. L'objectif principal du SSICF consiste à maintenir ce niveau élevé.

L'arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant adoption du cahier des charges national du matériel roulant sur le réseau ferroviaire belge prévoit la possibilité d'installer un

nouveau système permettant de mieux contrôler la vigilance des conducteurs de train et d'éviter tout relâchement. Ce système appelé TBL1+ repose sur l'installation d'eurobalises sur les voies et d'une euroantenne sur le train. Il contrôle la vitesse du train à 300 m du signal fermé et entraîne l'arrêt lors du franchissement d'un signal en situation de danger. Le gestionnaire de l'infrastructure a commencé à installer les eurobalises. La description technique du système est à la disposition des entreprises ferroviaires et, déjà, deux fournisseurs sont en mesure de livrer l'équipement « bord ». La coexistence des installations ETCS avec le système TBL1+ doit réduire le nombre de signaux passés en situation de danger au cours des prochaines années.

En 2008, le SSICF a délivré l'agrément de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure et les premiers certificats de sécurité conformes à la directive sur la sécurité ferroviaire. Il a traité un nombre croissant de demandes de mise en service de matériel roulant et de projets d'équipement.

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 feront accroître son besoin d'étoffer ses effectifs. La base juridique nécessaire à l'amélioration des ressources de l'Autorité nationale de Sécurité doit être créée en 2009.

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. Étant 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**

ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire

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

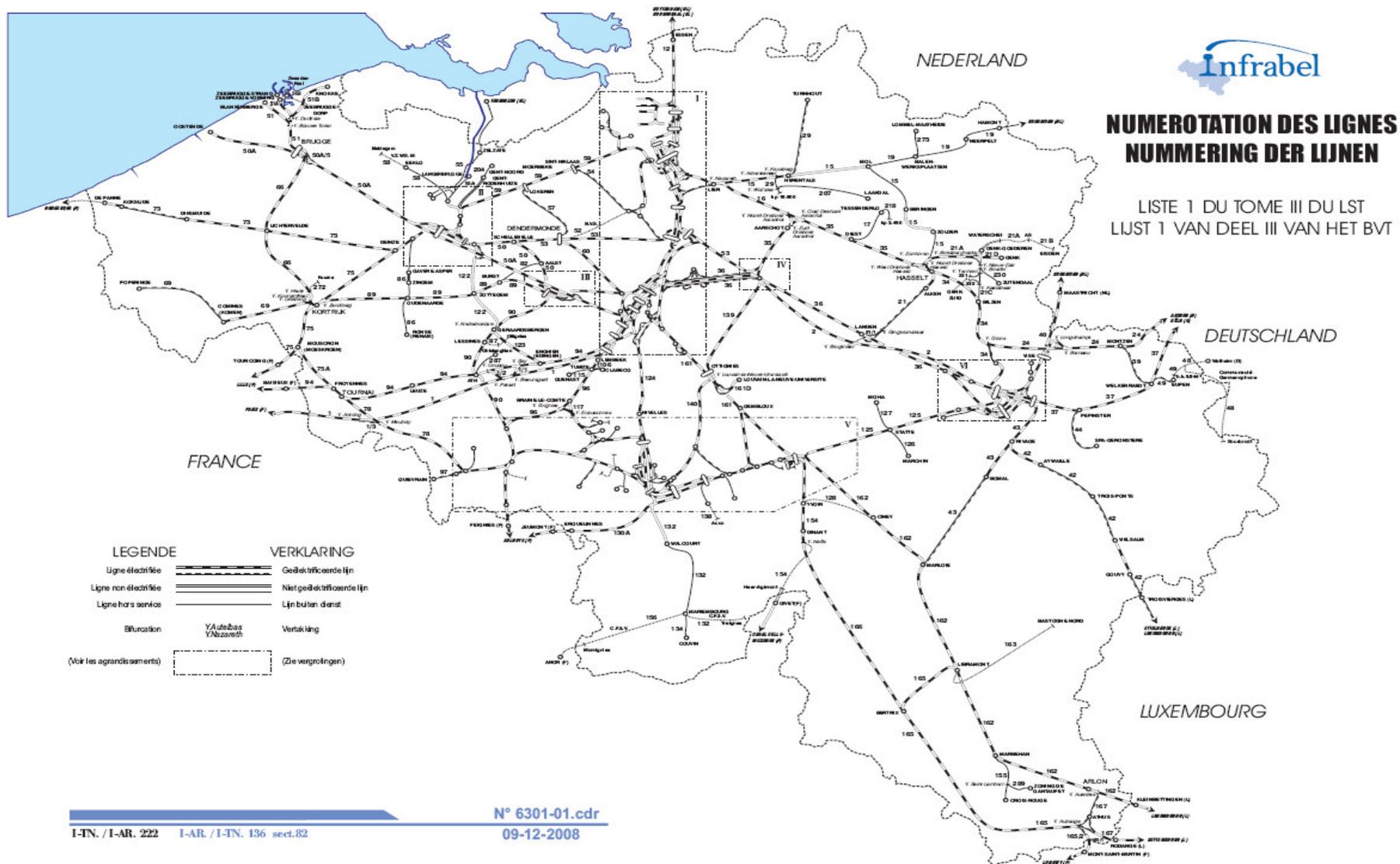
ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées

ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et la réglementation

ANNEXE 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





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

### Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2008)

Nom : **Infrabel**

Adresse : 110 rue Bara, B-1070 Bruxelles

Site web : [www.railaccess.be](http://www.railaccess.be)

### Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2008)

#### a. Transport de passagers et de marchandises

Nom : **SNCB** – Société nationale des Chemins de fer belges

Adresse : 85 rue de France, B-1060 Bruxelles

Site web : [www.sncb.be](http://www.sncb.be)

Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C001-2

Valable jusqu'au : 26 février 2010

Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0001

Valable jusqu'au : 29 juin 2011

#### b. Transport de marchandises

• Nom : **DLC** – N.V. Dillen & Le Jeune Cargo (devenue CROSSRAIL Benelux N.V. en 2008)

Adresse : Velodroomstraat 121, B-2850 Boom

Site web : [www.dlcargo.com/www.crossrail.ch](http://www.dlcargo.com/www.crossrail.ch)

Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C002-4

Valable jusqu'au : 10 janvier 2009

Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0003

Valable jusqu'au : 19 octobre 2011

• Nom : **SNCF** Société nationale des Chemins de fer français  
Adresse : 34 rue du Commandant Mouchotte, F-75699 Paris Cedex 14  
Site web : [www.sncf.com](http://www.sncf.com)  
Certificat de sécurité partie B : BE 11 2008 0001  
Valable jusqu'au : 7 avril 2011

• Nom : **Rail4Chem Benelux B.V. (rachetée par Veolia Cargo en 2008)**  
Adresse : Albert Plesmanweg 103 b/c, NL-3088 GC Rotterdam  
Site web : [www.rail4chem.com/www.veolia-cargo.com](http://www.rail4chem.com/www.veolia-cargo.com)  
Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C004-1  
Valable jusqu'au : 17 septembre 2009  
Certificat de sécurité partie A : NL 11 2007 1080  
Valable jusqu'au : 5 décembre 2010

• Nom : **Transport AG**  
Adresse : Betriebszentrum E40, B-4730 Lichtenbusch/Raeren  
Site web : [www.transport.com](http://www.transport.com)  
Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C005-1  
Valable jusqu'au : 10 décembre 2009  
Certificat de sécurité partie A : BE 11 2008 0002  
Valable jusqu'au : 29 septembre 2011

• Nom : **ERS Railways B.V.**  
Adresse : Albert Plesmanweg 61 K-L, NL-3088 GB Rotterdam  
Site web : [www.ersail.com](http://www.ersail.com)  
Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C006  
Valable jusqu'au : 8 février 2010

• Nom : **ACTS Nederland B.V.**  
Adresse : Parallelweg 21, NL-5201 AL's-Hertogenbosch  
Site web : [www.acts-nl.com](http://www.acts-nl.com)

Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C007  
Valable jusqu'au : 22 janvier 2011

- . Nom : **CFL Cargo SA**  
Adresse : Place de la Gare 9, L-1616 Luxembourg  
Site web : [www.cfl.lu](http://www.cfl.lu)  
Certificat de sécurité : 2001/14/CE : C008  
Valable jusqu'au : 21 mai 2011

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

Nom	Adresse	Site web/Lien vers le document de référence du réseau	Agrément de sécurité (numéro/date)	Date de début de l'activité commerciale	Longueur totale de voie ferrée/Écartement	Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	Total de voie ferrée double/simple	Longueur totale de voie ferrée LGV	Équipement PAT utilisé	Nombre de PN	Nombre de signaux
NV/SA Infrabel	110 rue Bara, 1070 Bruxelles	<a href="http://www.infrabel.be">www.infrabel.be</a>	BE 21 2008 001	01/01/2005	6 282 km	2 955 km/ 25 kV c.a./ 3 kV c.c.	Double : 2 769 km Simple : 744 km	244 km	TBL, ETCS, TVM	2 110	-

### A.2.2. Entreprise(s) Ferroviaire(s)

Nom	Adresse	Site web	Certificat de sécurité 2001/14/CE (numéro/date)	Durée de validité du certificat de sécurité	Certificat de sécurité partie A-B 2004/49/CE (numéro/date)	Type de transport (marchandise s...)	Nombre de locomotives (*)	Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs (*)	Nombre de voitures /wagons (*)	Nombre de conducteurs de train/équipes de sécurité (*)	Volume de transport de passagers (*)	Volume de transport de marchandises (*)
SNCB	Voir A.2.a.	Voir A.2.a.	2001/14/CE : C001-2 04/11/2004	Du 27/02/2007 au 26/02/2010	Certificat de sécurité partie A du 30/06/2008 au 29/06/2011	Passagers et marchandises						
DLC (devenu e <b>CROSS RAIL Benelux NV en 2008</b> )	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C002-4 18/08/2008	Du 01/01/2007 au 10/10/2009	Certificat de sécurité partie A du 20/10/2008 au 19/10/2011	Marchandises						
SNCF FRET	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.			Certificat de sécurité	Marchandises						

					partie B du 08/04/2008 au 07/04/2011							
Rail4Chem Benelux B.V. (racheté e par Veolia Cargo en 2008)	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C004-1  08/11/2005	Du 18/09/2006 au 17/09/2009	Sans objet en 2008	Marchandises						
Transport AG	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C005-1  12/12/2003	Du 14/02/2007 au 10/01/2009	Certificat de sécurité partie A du 30/09/2008 au 29/09/2011	Marchandises						
ERS Railways BV	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C006  08/02/2007	Du 08/02/2007 au 08/02/2010	Sans objet en 2008	Marchandises						
ACTS	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C007  23/01/2008	Du 23/01/2008 au 22/01/2011	Sans objet en 2008	Marchandises						
CFL Cargo	Voir A.2.b.	Voir A.2.b.	2001/14/CE : C008  05/12/2006	Du 22/05/2008 au 21/05/2011	Sans objet en 2008	Marchandises						

(\*) Informations économiques sensibles

Abréviations : LGV = Lignes à grande vitesse (au sens de la directive 96/48/CE)

PAT = Protection automatique des trains

PN = Passage à niveau

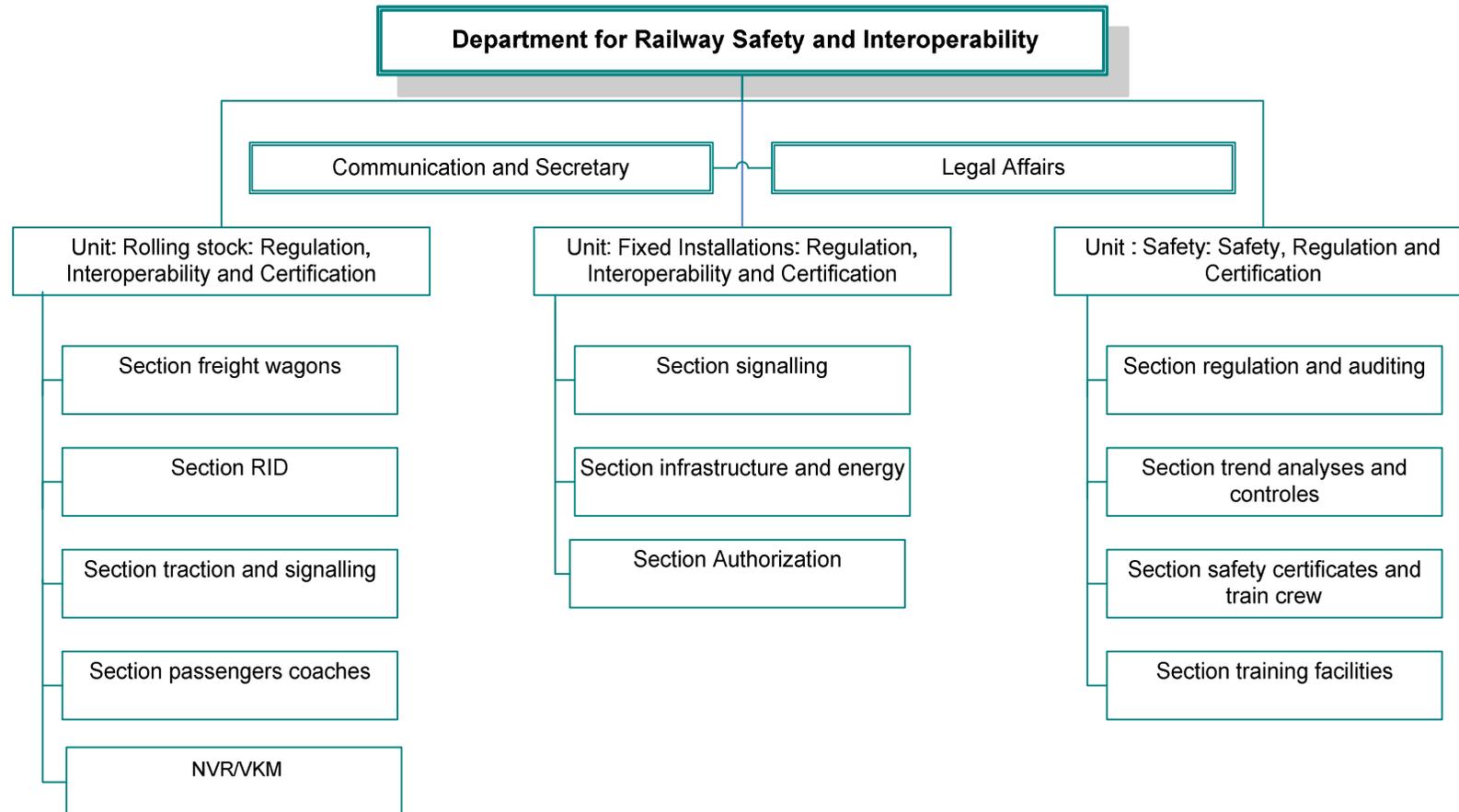
## **ANNEXE B : Organigramme(s) de l'Autorité nationale de Sécurité**

B.1. Organisation interne

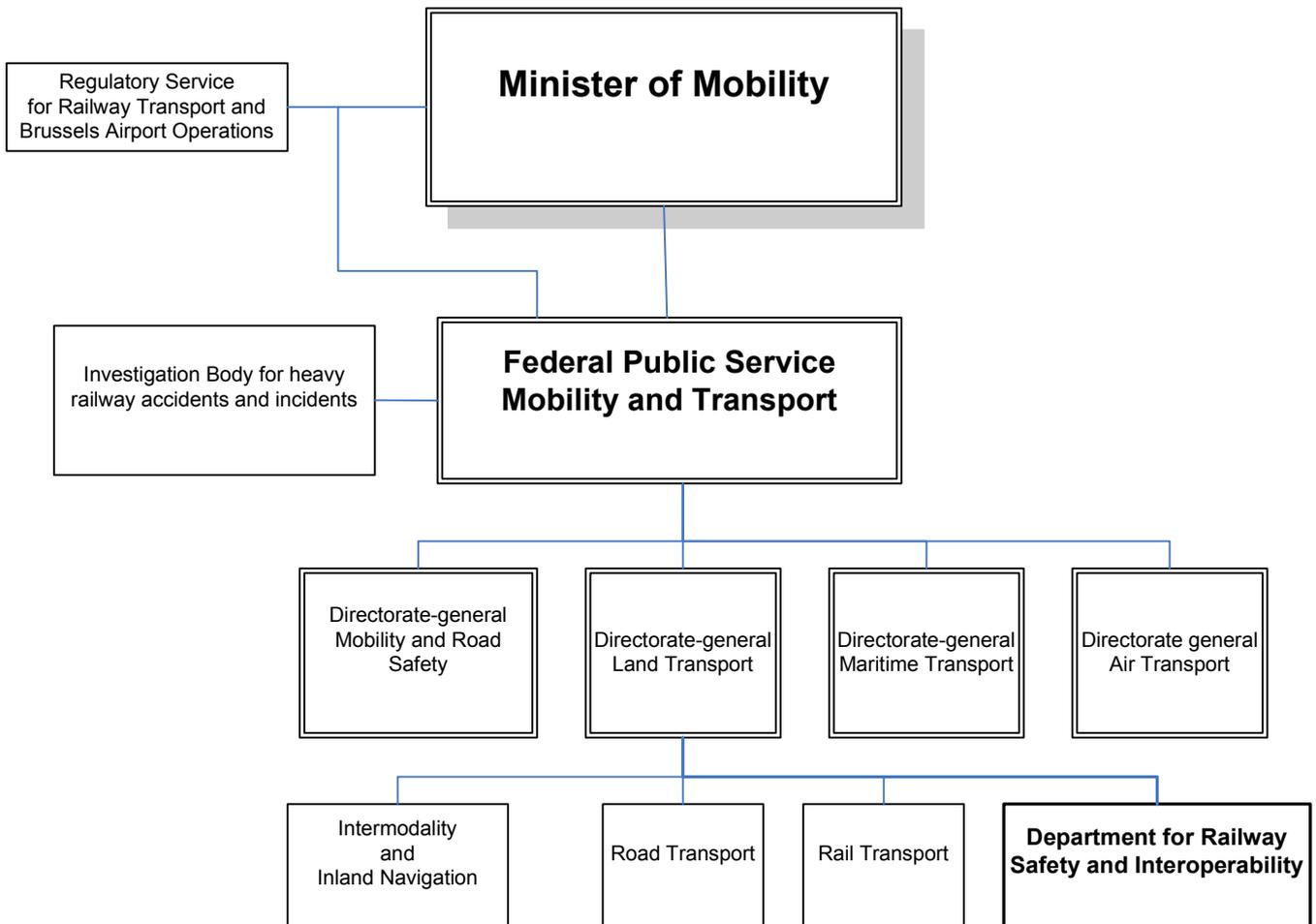
B.2. Relations avec d'autres instances nationales

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

### Organisation interne



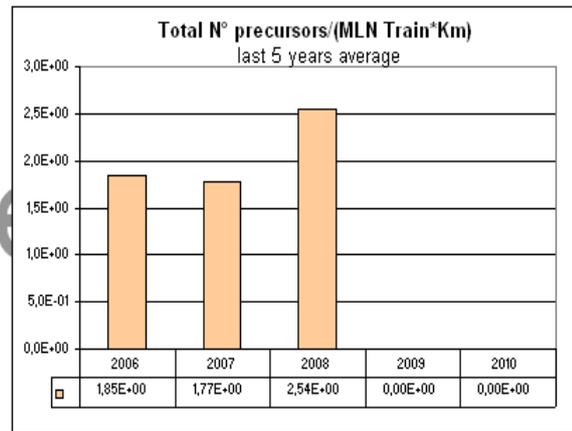
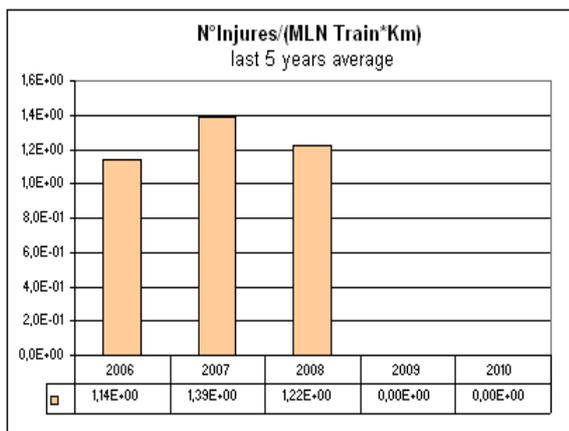
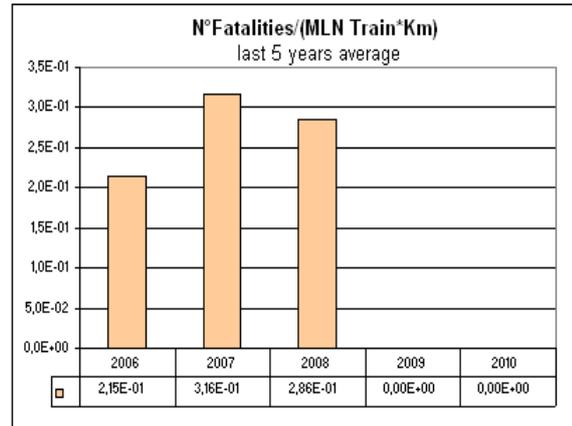
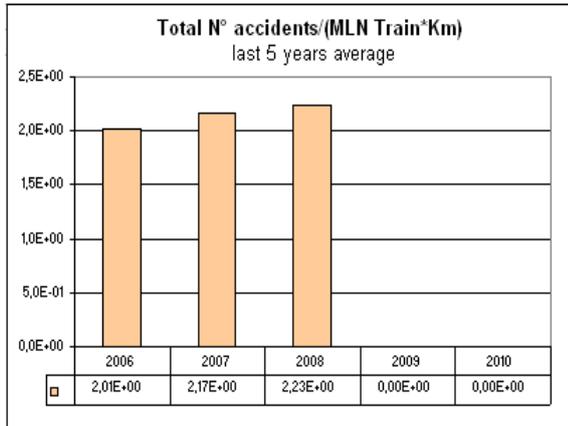
Relations avec d'autres instances nationales



## ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées

### C.1. Données ISC

#### Vue d'ensemble des performances



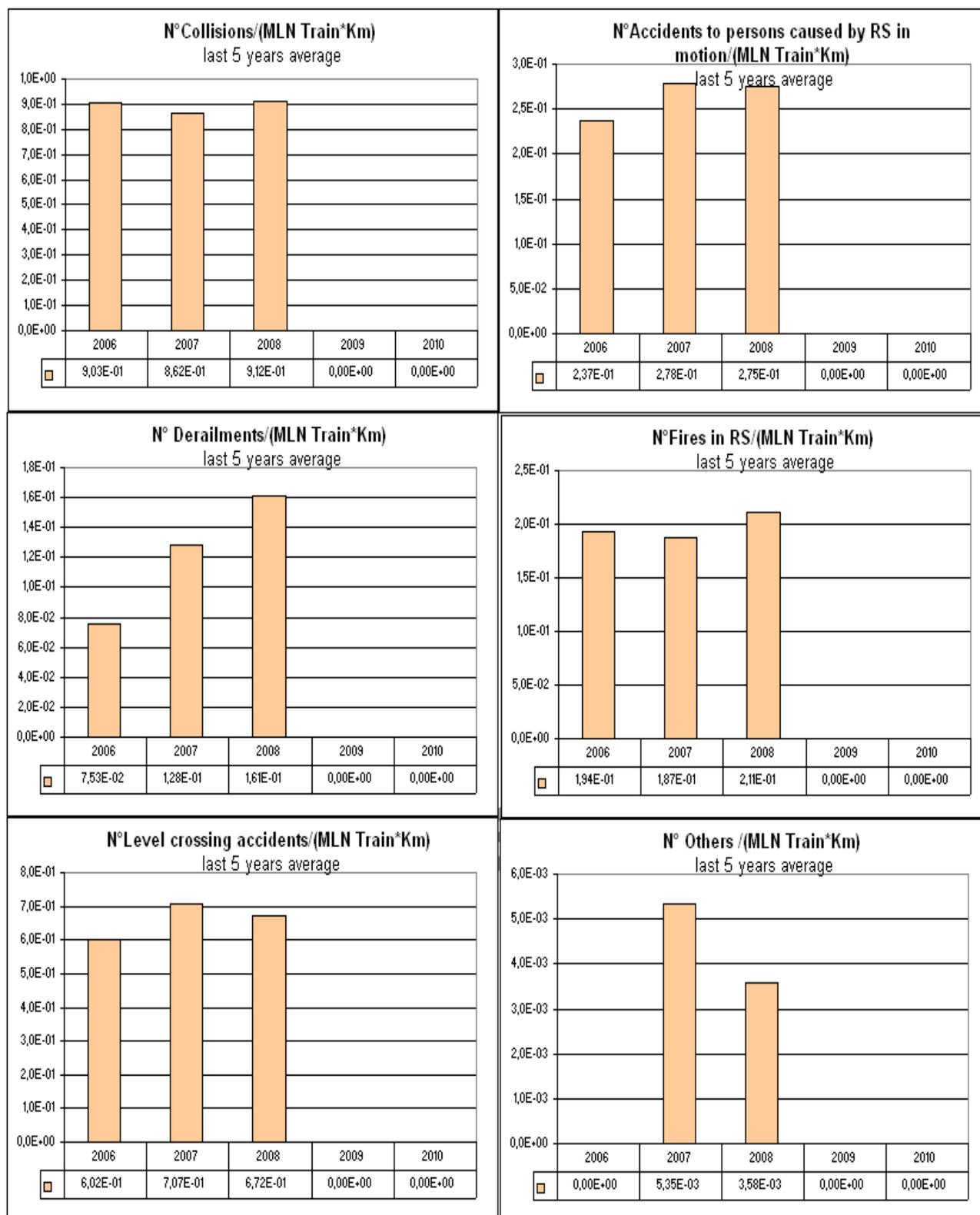
Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007, 2008 et 2009.

## Accidents par type



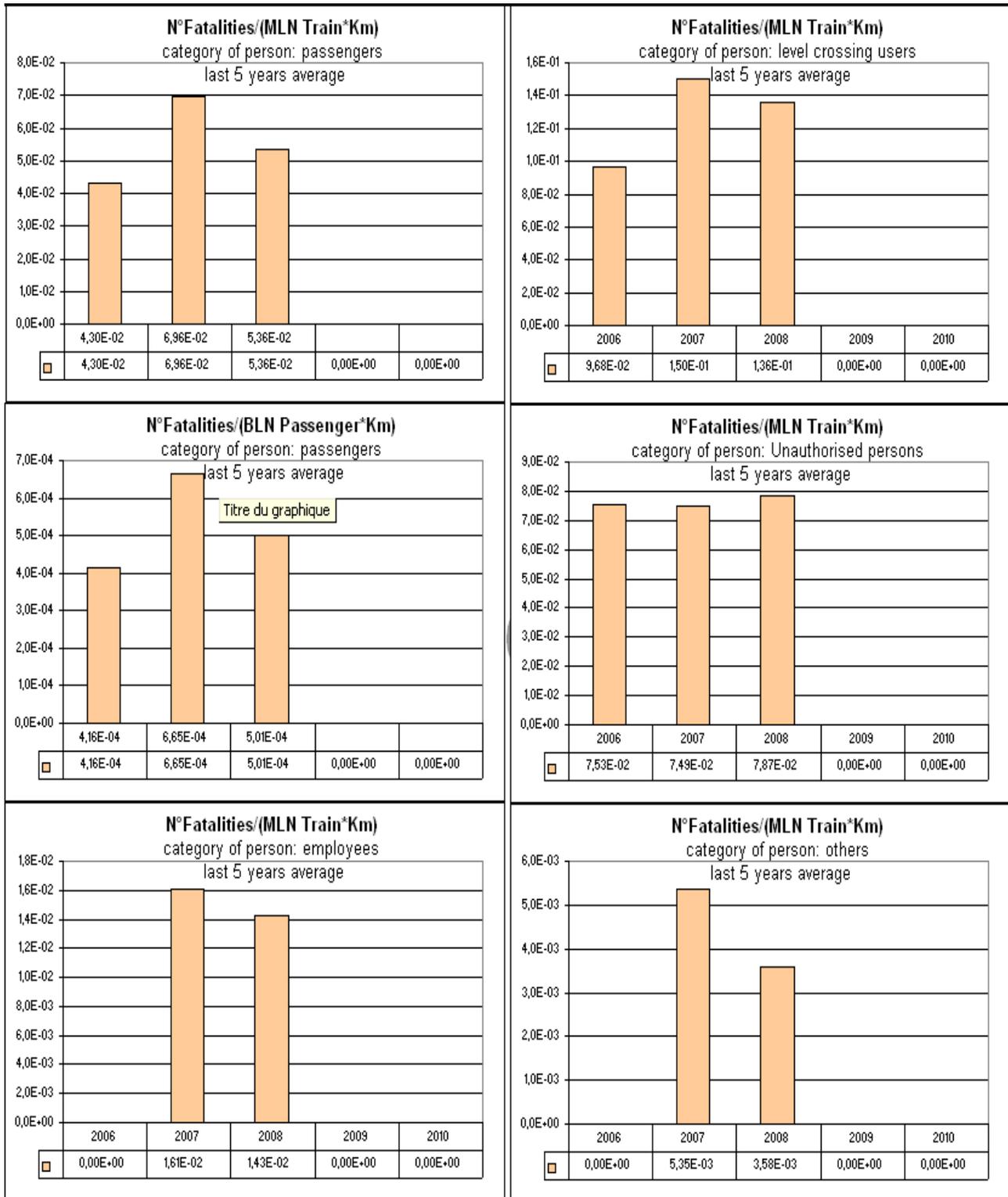
Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007, 2008 et 2009.

## Morts par catégorie de personne



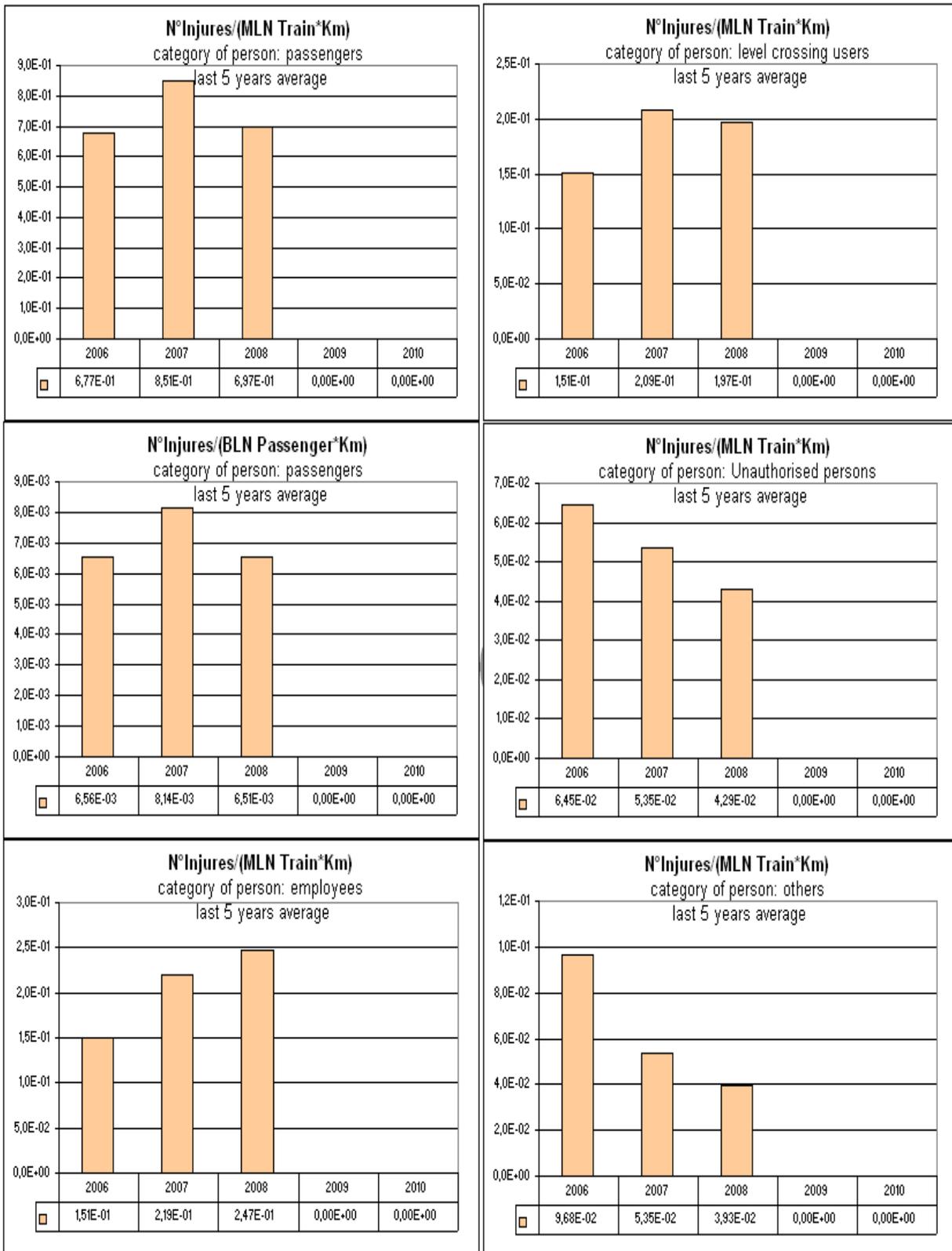
Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007, 2008 et 2009.

## Blessés par catégorie de personne



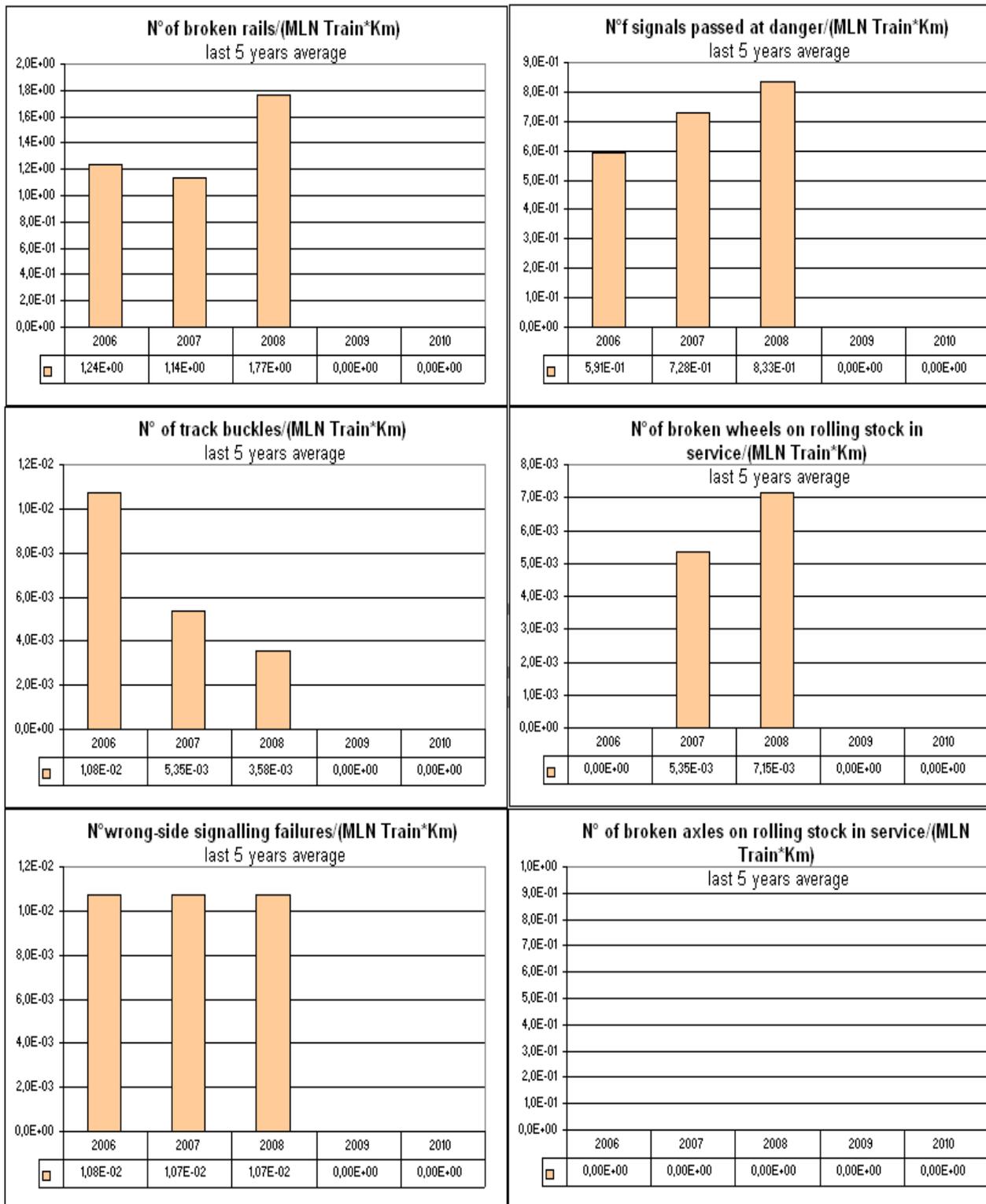
Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007, 2008 et 2009.

## Précurseurs d'accidents



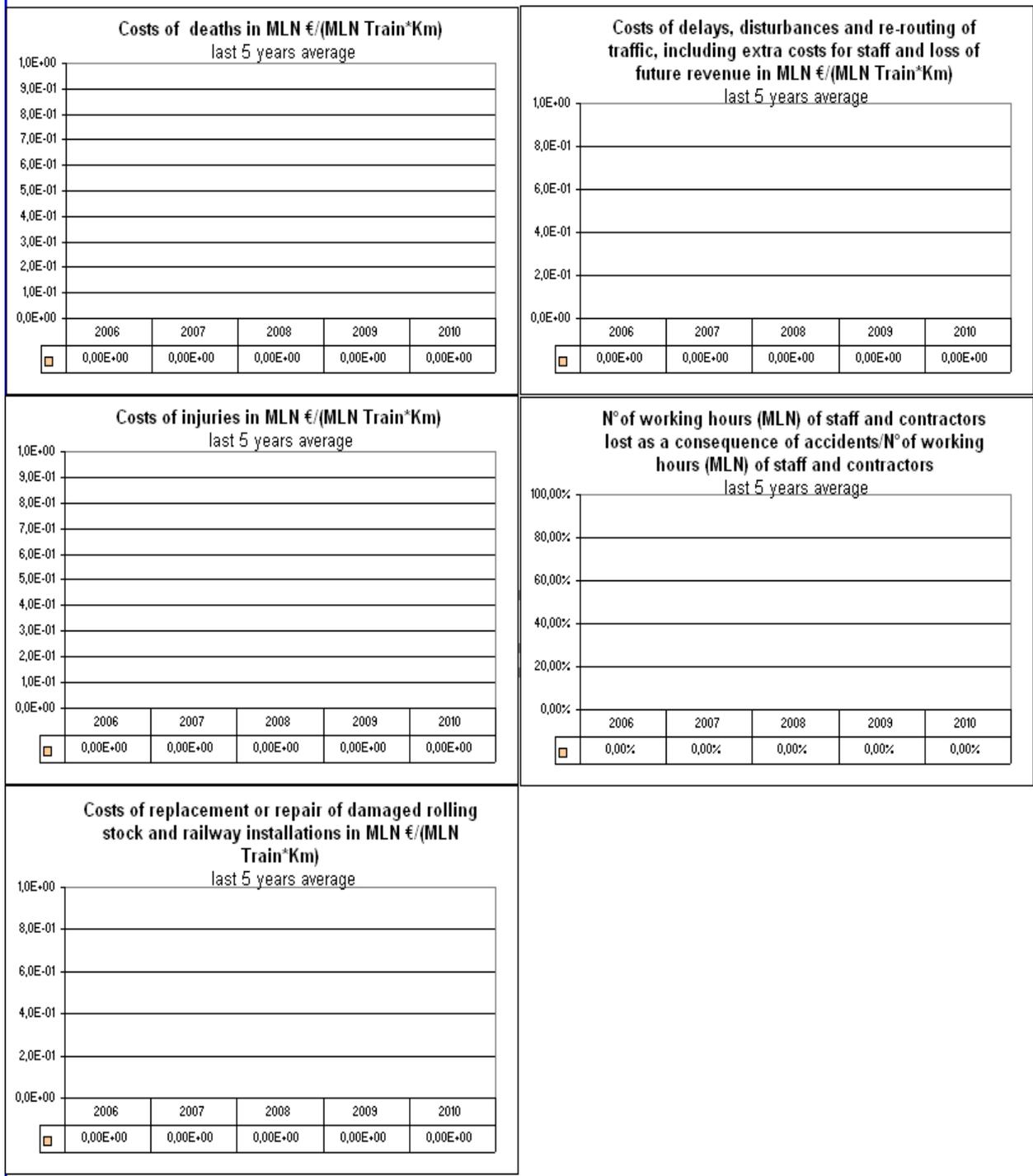
Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

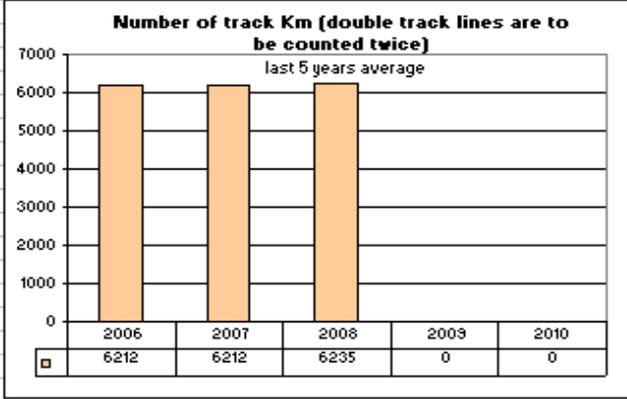
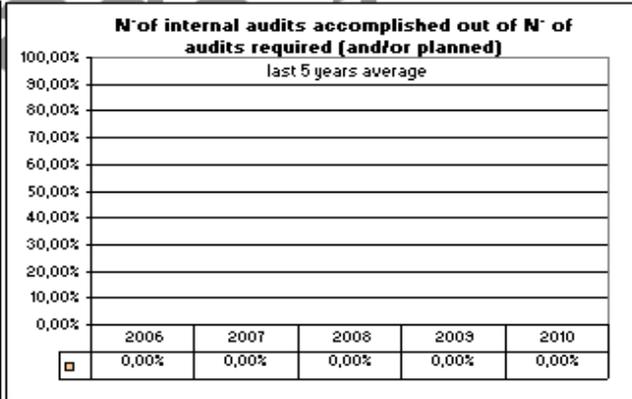
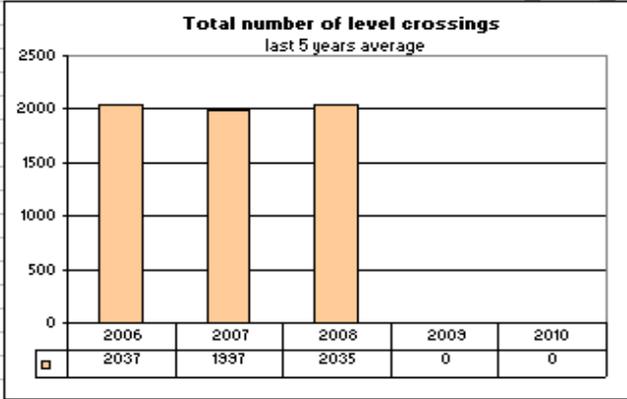
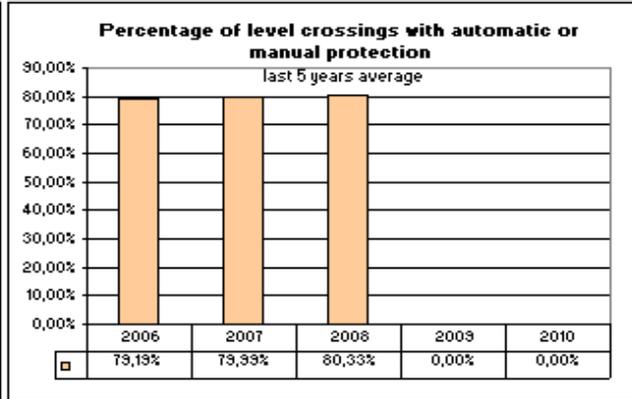
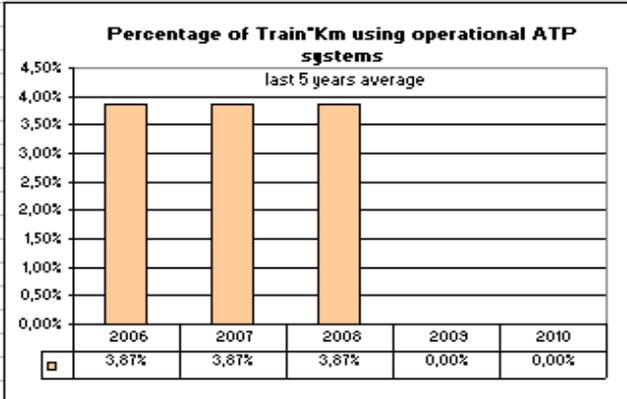
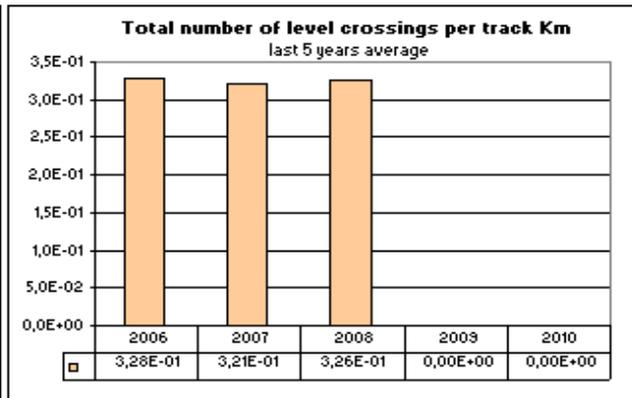
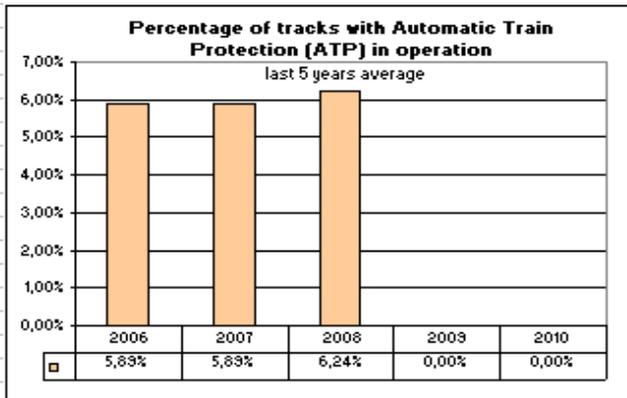
Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007, 2008 et 2009.

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



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

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



Rapport 2007 : valeurs relatives à 2006.

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

Rapport 2009 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Rapport 2010 : valeurs relatives à la moyenne sur les 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

ISC	Indicateur de sécurité commun
AFE	Agence ferroviaire européenne
PN	Passage à niveau
MLN	$10^6$
MLD	$10^9$
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	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
<b>Législation nationale générale sur la sécurité des chemins de fer</b>				
Législation concernant les organismes notifiés, les assesseurs et les organes tiers chargés de l'enregistrement, des contrôles, etc.	Loi du 19/12/2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire  Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification de la conformité aux règles nationales applicables aux sous-systèmes en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel	02/02/2007  07/12/2008	Transposition de la directive sur l'interopérabilité modifiant la législation existante	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge  Introduction de la demande de désignation
Législation concernant les organismes notifiés, les assesseurs et les organes tiers chargés de l'enregistrement, des contrôles, etc.	Loi du 19/12/2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire  Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif aux modalités d'introduction de la demande d'agrément des organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification « CE » des sous-systèmes dans le cadre de l'interopérabilité du système	02/02/2007  07/12/2008	Transposition de la directive sur l'interopérabilité modifiant la législation existante	Application de la directive sur la sécurité ferroviaire dans la législation belge  Introduction de la demande d'agrément

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
	ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel			
<b>Législation concernant les travailleurs mobiles</b>	Arrêté royal du 7 novembre 2008 transposant la directive 2005/47/CE sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire	20/11/2008	Transposition de la directive sur les travailleurs mobiles	Transposition de la directive 2005/47/CE concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire
<b>Loi-programme concernant l'Autorité nationale de Sécurité</b>	Loi-programme du 22/12/2008 prévoyant la rémunération de certaines prestations fournies par l'Autorité nationale de Sécurité		Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Loi-programme du 22/12/2008 (art. 25 à 31) prévoyant la rémunération de certaines prestations fournies par l'Autorité nationale de Sécurité (l'arrêté royal d'application de cette loi n'est pas encore paru au moment de la publication de ce rapport)
<b>Règles nationales de sécurité ferroviaire</b>				
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI	Arrêté royal du 18 janvier 2008 relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord	23/01/2008	Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Arrêté royal relatif à la fourniture de services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord
Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en	Arrêté ministériel du 20 juin 2008 portant adoption du cahier des charges du matériel roulant sur le	28/08/2008	Exigences relatives au matériel roulant	Arrêté ministériel portant adoption du cahier des charges du matériel roulant sur le réseau ferroviaire belge

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai.	réseau ferroviaire belge			
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI	Arrêté royal du 31 juillet 2008 portant agrément de la société anonyme Dillen & Le Jeune Cargo pour la fourniture de services de formation aux conducteurs de train	09/09/2008	Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Arrêté royal portant agrément de la société anonyme Dillen & Le Jeune Cargo en tant qu'organisme chargé de la fourniture de services de formation aux conducteurs de train
Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement	Arrêté ministériel du 30 octobre 2008 relatif à la procédure d'introduction de la demande d'autorisation de mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel	07/12/2008	Transposition de la directive sur l'interopérabilité modifiant la législation existante	Arrêté ministériel relatif aux modalités d'introduction de la demande de désignation des organismes chargés d'effectuer la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes dans le cas de l'application de règles nationales en usage en l'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci dans le cadre de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ou conventionnel

	<b>Référence légale</b>	<b>Date d'entrée en vigueur</b>	<b>Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)</b>	<b>Description</b>
et les exigences applicables aux procédures d'essai.				
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI	Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant agrément de la société anonyme Transport pour la fourniture des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord	13/12/2008	Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Arrêté royal portant agrément de la société anonyme Transport en tant qu'organisme chargé de fournir des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI	Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant réduction de la durée de formation des conducteurs de train et du personnel de bord par la société anonyme Transport	13/12/2008	Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Arrêté ministériel portant réduction de la durée des formations à fournir par la société anonyme Transport dans le cadre de son agrément en tant qu'organisme chargé de fournir des services de formation aux conducteurs de train et au personnel de bord
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI	Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant agrément de la société anonyme Crossrail Benelux pour la fourniture de services de formation aux conducteurs de train (et remplaçant l'arrêté royal du 31 juillet 2008 susmentionné)	13.12.2008	Transposition de la directive sur la sécurité modifiant la législation existante	Arrêté ministériel du 14 novembre 2008 portant agrément de la société anonyme Crossrail Benelux en tant qu'organisme chargé de la fourniture de services de formation aux conducteurs de train (et remplaçant l'arrêté royal du 31 juillet 2008 susmentionné)
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants	Aucune			

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires	Aucune			
Règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (statuts de la société) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires	Aucune			
Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents	Aucune			
<b>Règlement</b>				
Règles d'exploitation	BE-99-2008-01	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations. Consignes particulières de sécurité au travail.
	BE-99-2008-02	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations. Entretien.
	BE-99-2008-03	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	. Contrôle-commande et signalisation. Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine – ETCS . Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine – Lignes avec repères d'arrêt Livre 6 : . Exploitation et opérations/Signalisation . Consignes particulières concernant les lignes équipées d'un système de

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
				signalisation de cabine et de repères d'arrêt.
	BE-99-2008-04	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Infrastructure/Informations générales
	BE-99-2008-05	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Trains/Consignes d'exploitation des trains
	BE-99-2008-06	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Informations générales/Commande des trains
	BE-99-2008-07	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	. Contrôle-commande et signalisation/Lignes équipées d'une signalisation latérale . Exploitation et opérations/Signalisation – dans des situations particulières sur les lignes équipées d'une signalisation latérale
	BE-99-2008-08	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – Sursignalisation
	BE-99-2008-09	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – L'aiguillage
	BE-99-2008-10	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – Mesures à prendre en cas d'accident, de nuisance, d'incident ou en situation de danger
	BE-99-2008-11	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – Sursignalisation
	BE-99-2008-12	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Informations générales/Commande des trains
	BE-99-2008-13	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Contrôle-commande et signalisation/Aide à la conduite

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
	BE-99-2008-14	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Énergie/Installations fixes de traction électrique
	BE-99-2008-15	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Trains – Consignes d'exploitation des trains
	BE-99-2008-16	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – Mesures à prendre en cas d'accident, de nuisance, d'incident ou en situation de danger
	BE-99-2008-17	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Exploitation – Consignes d'exploitation des lignes ferroviaires
	BE-99-2008-18	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Contrôle-commande et signalisation/« ERTMS key management » – Procédure d'obtention d'une KMAC pour rouler sur le réseau ERTMS niveau 2 belge
	BE-99-2008-19	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Lignes équipées d'un système de signalisation de cabine – Lignes avec système de signalisation de cabine et signalisation latérale
	BE-99-2008-20	(*)	Directive sur la sécurité actualisant les règles d'exploitation	Exploitation et opérations/Signalisation – Consignes particulières sur les lignes équipées d'un système de signalisation de cabine

(\*) Le règlement entre en vigueur à la date fixée par le gestionnaire de l'infrastructure en consultation avec les entreprises ferroviaires.

## 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 détenus en 2008 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée	dans votre État membre	2
	dans un autre État membre	0

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

		Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés	
E.2.1. Nombre de certificats de sécurité <b>partie A</b> valables détenus en 2008 par des entreprises ferroviaires enregistrées	dans votre État membre	3	0	0	
	dans un autre État membre	0	0	0	
		Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés	
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité <b>partie B</b> valables détenus en 2008 par des entreprises ferroviaires enregistrées	dans votre État membre	1	0	0	
	dans un autre État membre	0	0	0	
				A R I	
E.2.3. Nombre de demandes de certificat de sécurité <b>partie A</b> déposées en 2008 par des entreprises ferroviaires enregistrées	dans votre État membre	Nouveaux certificats	3	0	1
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	-	-	-
		Certificats mis à jour/modifiés	-	-	-

		Certificats renouvelés	-	-	-
			A	R	I
E.2.4. Nombre de demandes de certificat de sécurité <b>partie B</b> déposées en 2008 par des entreprises ferroviaires enregistrées	dans votre État membre	Nouveaux certificats	1	3	5
		Certificats mis à jour/modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	-	-	-
		Certificats mis à jour/modifiés	-	-	-
		Certificats renouvelés	-	-	-

A = Demande acceptée, le certificat 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 dans votre État membre ont déjà obtenu leur certificat de sécurité partie A

France (SNCF Fret)

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

	Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés		
E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2008 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	1	0	0		
			A	R	I
E.3.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité déposées en 2008 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	Nouveaux agréments		0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés		0	0	0
	Agréments renouvelés		0	0	0

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

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

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

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

		Nou- veaux	Mis à jour/mo- difiés	Renou- velés
Délai moyen, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un certificat de sécurité <b>partie A</b> en 2008 pour des EF détenant une	licence délivrée par votre État membre	80 jours ouvrables en moyenne	0	0
	licence délivrée par un autre État membre	-	-	-

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

		Nou- veaux	Mis à jour/modi- fiés	Renou- velés
Délai moyen, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la délivrance finale d'un certificat de sécurité <b>partie B</b> en 2008 pour des EF détenant une	licence délivrée par votre État membre	0	0	0
	licence délivrée par un autre État membre	-	-	-

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

		Nou- veaux	Mis à jour/modi- fiés	Renou- velés

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 2008 pour les gestionnaires de l'infrastructure détenant une	licence délivrée par votre État membre	21 jours ouvrables en moyenne	0	0
	licence délivrée par un autre État membre	-	-	-