

# **Recommandation du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)**


**aux entreprises ferroviaires en activité en Belgique**

**en vue de mettre en œuvre les bonnes pratiques pour améliorer le  
contenu du rapport annuel de l'entreprise ferroviaire.**

Lors de la concertation relative à la sécurité d'exploitation, qui a eu lieu le 30 septembre 2014, il a été décidé avec le secteur de créer un groupe de travail afin d'établir un modèle pour le rapport annuel de sécurité en vue de rationaliser les rubriques et de fournir des explications lors de la rédaction du rapport.

Par suite de cette décision :

- ✓ un groupe de travail a été créé, qui s'est réuni les 16/12/2014 et 03/04/2015 ;
- ✓ le SSICF a rédigé le projet de document et l'a envoyé par courrier électronique aux participants du groupe de travail en date du 30/06/2015, avec la demande de formuler les dernières remarques écrites pour le 20/09/2015 ;
- ✓ le SSICF a présenté le résultat au cours de la concertation sur la sécurité en date du 13/10/2015 et a reçu l'approbation du secteur pour introduire ce modèle à partir de 2016 (rapport relatif à l'année de fonctionnement 2015) ;
- ✓ le SSICF présente cette recommandation pour l'amélioration du rapport annuel avec un canevas adapté sur base des commentaires recueillis (rapport relatif à l'année de fonctionnement 2016).

<b>Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer City Atrium, Rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles</b>	
<b>Version :</b>	1.1
<b>Date</b>	15/01/2019
<b>Rédigé par :</b>	J. Broos
<b>Vérifié par :</b>	P. Froidbise, E. Crabbé
<b>Approuvé par le directeur :</b>	M. Serbruyns

## 1. Table des matières

1. Table des matières .....	3
2. Glossaire / Définitions .....	4
3. Objectif .....	5
4. Champ d'application.....	6
5. Modèle pour le rapport annuel.....	7

## 2. Glossaire / Définitions

Abréviation	Signification
ISC	Indicateur de sécurité commun
MSC	Méthode de sécurité commune
ISE	Indicateur de sécurité essentiel (cet indicateur est spécifique pour une entreprise particulière en ce qui concerne le suivi d'un aspect de la sécurité d'exploitation)
EF	Entreprise ferroviaire

### 3. Objectif

L'objectif de cette recommandation est de proposer un modèle qui puisse être utilisé par l'entreprise ferroviaire pour l'introduction de son rapport annuel de sécurité.

Le modèle, qui a été approuvé de façon générale par le secteur lors de la concertation sur la sécurité fin 2015 et qui était le résultat du groupe de travail « Modèle du rapport annuel de sécurité », a été mis à jour par le SSICF en fonction du feed-back reçu lors des réunions bilatérales tenues en 2016. En même temps que les adaptations apportées au modèle, le SSICF a prévu pour chaque rubrique des explications détaillées, précisant quelles sont les informations à apporter dans chaque rubrique.

Le modèle proposé offre à l'entreprise ferroviaire un support pour la rédaction du rapport annuel de sécurité mais il ne s'agit toutefois pas d'une obligation légale. Si l'entreprise ferroviaire le souhaite, elle peut aussi utiliser une autre structure. Il faut cependant faire attention à ce que tous les éléments exigés par la loi soient bien présents dans le rapport. L'utilisation du modèle proposé fait en sorte que le rapport annuel de sécurité soit rédigé de façon structurée, et que toutes les informations réglementaires exigées soient présentes.

## 4. Champ d'application

La base légale pour la rédaction et la mise à disposition du rapport annuel de sécurité se trouve tant dans la réglementation belge que dans les règlements européens. Ci-dessous se trouve un récapitulatif de la législation actuellement en vigueur.

- Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, article 92.
- Arrêté royal du 16 janvier 2007 relatif à l'agrément de sécurité, au certificat de sécurité et au rapport annuel de sécurité, article 41.
- Arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant les objectifs et méthodes de sécurité ferroviaire nationaux, articles 3 et 4
- Règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien, article 5.
- Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, article 18.

## 5. Modèle pour le rapport annuel

Subdivision du rapport annuel	Commentaire
<b>1) Introduction</b>	<p><i>L'entreprise ferroviaire peut reprendre dans cette rubrique des informations d'ordre général, qui sont certes utiles à communiquer mais qui n'ont pas leur place ailleurs dans le rapport. Il s'agit le plus souvent d'informations qui n'ont pas d'impact direct sur la sécurité d'exploitation, ni sur le système de gestion de la sécurité.</i></p>
<b>2) Évolution de l'organisation et de l'impact sur le SGS</b>  a. Analyse de la nouvelle législation et de l'impact sur l'organisation  b. Analyse des développements organisationnels, opérationnels et techniques et de leur impact sur l'organisation	<p><i>Cette rubrique donne un aperçu des modifications intervenues au sein de l'entreprise ferroviaire, ayant eu un impact sur le système de gestion de la sécurité au cours de l'année écoulée. Pour chaque modification, c'est la MSC 402/2013/UE qui est d'application. Cela signifie que ces modifications doivent être documentées et que les documents qui concerne les modifications, doivent être conservés. L'objectif n'est pas de reprendre toute cette documentation dans le rapport annuel de sécurité. Dans le rapport, les modifications sont décrites avec concision. Cette description mettra en lumière en quoi l'ancienne situation a été modifiée, et ce qu'est la nouvelle situation. Il est également indiqué si cette modification constitue un changement important, en application de l'article 4 de cette MSC. De cette description succincte, il apparaît clairement quelles sont les parties du système de gestion de la sécurité qui ont été adaptées. Pour chaque partie du système de gestion de la sécurité ainsi adaptée, le but de l'adaptation est mentionné</i></p> <p><i>Le modèle propose de scinder les modifications en deux groupes. Le premier groupe comporte les modifications apportées au système de gestion de la sécurité en raison de changements dans le cadre réglementaire. Le deuxième groupe décrit toutes les autres modifications.</i></p> <p><i>Une nouvelle réglementation ou une réglementation modifiée dans le secteur ferroviaire, doit être analysée. Pour chaque modification, l'entreprise ferroviaire étudie quel impact cela a au niveau de la sécurité. Si le changement a un impact sur la sécurité, l'entreprise ferroviaire détermine son influence sur le système de gestion de la sécurité. Cette rubrique donne succinctement le résultat de l'analyse de chacune des modifications et, le cas échéant, les parties du système de gestion de la sécurité qui ont dû être mises à jour.</i></p> <p><i>Les entreprises ferroviaires sont des entreprises dynamiques et sont sensibles aux évolutions dans le secteur et en concurrence avec les autres modes de transport. Ces évolutions peuvent engendrer la nécessité de procéder à diverses adaptations. Au point i. se trouvent les adaptations de l'année précédente apportées à la structure de l'organisation et leur impact (ou l'impact attendu) sur le système de gestion de la sécurité. Les modifications de nature opérationnelle et</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>i. Déterminer l'impact des modifications organisationnelles<sup>1</sup> sur le SGS</li> <li>ii. Déterminer l'impact des modifications opérationnelles sur le SGS</li> <li>iii. Déterminer l'impact des modifications techniques sur le SGS</li> </ul>	<p><i>leur impact sur le système de gestion de la sécurité sont décrites au point ii. Les adaptations apportées au système de gestion de la sécurité résultant de modifications techniques sont décrites au point iii</i></p> <p><i>Les adaptations, de quelque nature qu'elles soient, qui n'avaient aucun impact sur la sécurité de l'exploitation ne sont pas mentionnées.</i></p>
<p><b>3) Objectifs en matière de sécurité et gestion des risques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Aperçu des principaux risques pour la sécurité d'exploitation de l'EF</li> <li>b. Analyse des objectifs de sécurité de l'année écoulée et résultats du programme permettant de réaliser ces objectifs</li> </ul>	<p><i>L'entreprise ferroviaire définira des objectifs de sécurité pour les fonctions et niveaux pertinents afin que les prestations de sécurité demeurent équivalentes et, si c'est raisonnablement possible, de les augmenter. Ces objectifs de sécurité vont dans le même sens que la politique de sécurité et les objectifs stratégiques de l'entreprise. Chaque objectif est lié aux risques les plus importants qui influencent les prestations de sécurité de l'entreprise. Les objectifs sont formulés de telle façon qu'ils soient mesurables.</i></p> <p><i>Comme base pour cette partie du rapport annuel de sécurité, l'évaluation du management consiste à déterminer où les procédures et l'utilisation efficace des ressources peuvent être améliorées. De cette manière, le management peut définir et adapter des objectifs de sécurité pour le long et le moyen terme.</i></p> <p><i>Cette rubrique comporte une description succincte des risques considérés comme majeurs pour l'entreprise. L'ajout d'un titre résumant chacun des risques facilite le référencement pour le reste du rapport.</i></p> <p><i>Cette rubrique reprend les objectifs (formulés « SMART ») de l'année de travail écoulée, tels qu'ils ont été préétablis, avec les risques associés et le programme qui a été fourni pour atteindre l'objectif. Pour chaque objectif, il est indiqué dans quelle mesure il est réalisé. En cas de réalisation incomplète d'un objectif, les causes sous-jacentes sont décrites. Le degré d'efficacité de l'objectif et son degré d'efficacité dans la lutte contre les risques qui y sont liés apparaissent dans l'analyse.</i></p>

<sup>1</sup> Pour ce qui concerne les modifications organisationnelles, ne seront prises en compte que les modifications ayant un impact sur les processus organisationnels, incluant celles liées à l'entretien du matériel ferroviaire (conformément à l'article 2 de la MSC 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.



<p>c. Objectifs de sécurité planifiés et programme de l'année en cours pour réaliser ces objectifs</p>	<p><i>Si cette efficacité apparaît insuffisante, il est indiqué quelles actions prochaines seront entreprises afin de maîtriser ultérieurement le risque.</i></p> <p><i>Cette rubrique mentionne les objectifs à court, moyen et long terme (formulés « SMART »). Pour chaque objectif est mentionnée l'année prévue de réalisation.</i></p> <p><i>Pour les objectifs de l'année en cours, le programme concret d'action permettant de les réaliser est également décrit. Il est également précisé quel risque l'entreprise ferroviaire espère diminuer et dans quelle mesure.</i></p>
<p><b>4) Prestations de sécurité</b></p> <p>a. Analyse des indicateurs de prestations de sécurité communs (ISC) et des indicateurs de prestations de sécurité spécifiques à l'entreprise (ISE)</p> <p>b. Audits, inspections et contrôles</p> <p>i. Synthèse du monitoring exécuté par l'EF</p> <p>ii. Synthèse des audits, inspections et contrôles externes, exécutés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autres ANS (uniquement pour EF avec partie A en Belgique)</li> <li>- EF partenaires et</li> </ul>	<p><i>L'entreprise ferroviaire décrit la structure et l'interrelation des indicateurs de prestations de sécurité qu'elle utilise (indicateurs de prestations de sécurité communs (ISC) et indicateurs de prestations de sécurité propres (ISE)). Par ailleurs, elle met en lumière le résultat tant des indicateurs de prestation de sécurité communs (ISC) que les indicateurs de prestation de sécurité qui lui sont propres (ISE). Les principaux enseignements, issus des tendances qui ont découlé dans l'évolution de ces résultats, sont listés. Étant donné que les indicateurs communs de prestation de sécurité ont une base réglementaire, il convient de les distinguer clairement des prestations de sécurité spécifiques à l'entreprise.</i></p> <p><i>L'entreprise ferroviaire exécute ses activités de monitoring conformément à la CSM 1078/2012 concernant le monitoring. Les informations du rapport annuel doivent concorder avec les informations sur lesquelles se base le management de l'entreprise ferroviaire pour gérer sa stratégie. Cette rubrique ne comporte que les thèmes ou modèles – et les liens entre eux – qui reviennent sans cesse en raison de la grande quantité d'informations rassemblées. Il est donc superflu d'y reprendre tous les détails des contrôles, inspections ou audits qui ont été menés. En ce qui concerne les contrôles effectués selon le catalogue des anomalies<sup>2</sup>, l'entreprise ferroviaire joint un aperçu des résultats sur base du tableau de l'annexe 4. Les analyses de tendance menées, qui donnent un aperçu succinct et qui montrent l'évolution historique, peuvent cependant contenir des informations utiles.</i></p> <p><i>Il n'est toutefois pas nécessaire pour chaque contrôle ou inspection qui a révélé des manquements, de signaler les mesures correctives. Les informations peuvent être réduites à des mesures correctives, décidées au niveau du management et visant des améliorations structurelles à apporter au système de gestion de la sécurité concerné par les</i></p>

<sup>2</sup> Catalogue des anomalies : cf site internet du SSICF ([https://mobilier.belgium.be/fr/traficferroviaire/autorite\\_nationale\\_de\\_securite/catalogue\\_des\\_anomalies](https://mobilier.belgium.be/fr/traficferroviaire/autorite_nationale_de_securite/catalogue_des_anomalies)). Sont concernés, entre autres, les contrôles réalisés dans le cadre des accords de confiance de l'ATTI.

<p>- Autres parties</p>	<p><i>thèmes ou modèles identifiés. Pour ce qui concerne les audits, les recommandations qui découlent des constatations et les décisions prises par le management quant à ces recommandations sont également mentionnées.</i></p> <p><i>Cette rubrique ne reprend que les informations ayant trait aux activités sur le réseau ferroviaire belge.</i></p>
<p>c. Suivi des audits, inspections et contrôles exécutés par le SSICF</p>	<p><i>Ici, l'entreprise ferroviaire donne un aperçu des principales constatations en même temps que les résultats des enquêtes/analyses internes correspondantes. En plus de cela figureront, ici, également les mesures correctives prises, l'efficacité de ces mesures et les éventuelles mesures déjà prévues, qui ne sont pas encore implémentées.</i></p>
<p>d. Synthèse des propres enquêtes sur les incidents et accidents</p>	<p><i>L'entreprise ferroviaire donne un aperçu synthétique de toutes les enquêtes, des précurseurs, des incidents et des accidents, initiés par l'entreprise ferroviaire de sa propre initiative, ensemble avec les résultats de ces enquêtes. Il est également décrit comment se déroule la collaboration avec les autres parties concernées (gestionnaire de l'infrastructure, partenaires, etc.) pendant ces enquêtes. L'entreprise ferroviaire explique en bref quelles sont les recommandations qui ont été formulées après l'accomplissement de ses propres enquêtes, en même temps que les actions correctives qui ont été prises et/ou qui sont encore planifiées.</i></p>
<p>e. Suivi des recommandations de l'organisme d'enquête</p>	<p><i>Cette section présente la liste des nouvelles recommandations formulées par l'Organe d'Enquête Belge dans leurs rapports d'enquête. Pour chaque recommandation, l'entreprise ferroviaire détermine son impact potentiel sur la sécurité de ses activités. Cette section comprend une synthèse des résultats de cette analyse de risque ainsi que, le cas échéant, des mesures que l'entreprise ferroviaire compte mettre en place afin de garantir la sécurité.</i></p> <p><i>Dans un document séparé, l'entreprise ferroviaire rend compte de l'avancement de la mise en œuvre :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Des mesures citées ci-dessus, prises à la suite d'une analyse de risque liée à une recommandation adressée à une entreprise ferroviaire tierce</i></li> <li>- <i>Des mesures prises suite aux recommandations directement adressées à l'entreprise ferroviaire par l'Organe d'Enquête.</i></li> </ul>
<p>f. Suivi du plan d'action lié aux recommandations de l'audit système réalisé par le SSICF</p>	<p><i>Cette rubrique ne doit être remplie que par les entreprises ferroviaires qui ont été auditées dans le cadre d'un audit système par le SSICF. Dans son plan d'action, l'entreprise ferroviaire définit les thèmes pour répondre aux recommandations formulées lors de cet audit. Pour permettre le suivi de ces recommandations, elle définit, de manière générale et pour chaque thème, plusieurs étapes ou jalons. Elle donne également un aperçu du statut et des actions</i></p>

	<i>entreprises pour atteindre ces jalons. Si un jalon n'a pas été atteint, l'entreprise ferroviaire fournit des informations complémentaires concernant les actions réalisées et justifie pourquoi l'objectif n'a pas pu être rempli. Par ailleurs, l'entreprise ferroviaire décrit les décisions de la direction concernant la gestion du retard pris par l'implémentation du plan d'action, ainsi que les mesures complémentaires qui ont été mises en œuvre pour combler ce retard.</i>
<b>5) Expérience en matière d'application de MSC</b>  a. Expériences en matière d'application de la MSC 402/2013  b. Expériences en matière d'application de la MSC 1078/2012	<i>En application de l'article 18 de la MSC 402/2013, l'entreprise ferroviaire fournit, dans son rapport annuel, un rapport concis, issu de ses expériences, en rapport avec l'application de ce règlement</i>  <i>En application de l'article 5 de la MSC 1078/2012, l'entreprise ferroviaire fournit, dans son rapport annuel, un rapport concis, issu de ses expériences, en rapport avec l'application de ce règlement</i>
<b>6) Remarques sur les défauts ou manquements au niveau des activités ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure</b>	<i>L'entreprise ferroviaire a la possibilité, ici, de mettre le SSICF au courant des risques, ce qui permet à celui-ci de prendre d'autres mesures correctives nécessaires pour maintenir les prestations de sécurité du système ferroviaire de l'Union à un niveau élevé et ce, de manière systématique. Cette rubrique inclut toutes les remarques sur les défauts ou manquements au niveau des activités ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure, qui pourraient s'avérer importantes pour l'autorité nationale de sécurité, y compris un résumé des informations fournies par les stakeholders pertinents.</i>
<b>7) Annexe 1 : ISC</b>	<i>Ajout du formulaire de données complété, qui a été mis à disposition par le SSICF.</i>
<b>8) Annexe 2 : Organigramme de l'entreprise</b>	<i>L'organigramme doit faire apparaître la structure de l'entreprise et le positionnement du service de la sécurité d'exploitation. L'organigramme fournit suffisamment d'informations pour que les différents départements qui sont dirigés par un N-2, puissent être distingués. Outre un aperçu schématique, cette annexe contient également une explication qui permet au SSICF de comprendre cet aperçu schématique.</i>
<b>9) Annexe 3 : Liste des abréviations</b>	<i>Dans cette annexe, l'entreprise ferroviaire peut expliquer les abréviations utilisées dans le rapport.</i>
<b>10) Annexe 4 : Résultats des contrôles effectués selon le catalogue des anomalies</b>	<i>Cette annexe peut être utilisée par l'entreprise ferroviaire pour présenter les résultats des contrôles effectués selon le catalogue des anomalies. Sont concernés, entre autres, les contrôles réalisés dans le cadre des accords de confiance de l'ATTI.</i>