

STRATEGIE DE SURVEILLANCE



Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer City Atrium - Rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles	Strategy & Legal
Version	Version Finale 2022
Date	31/03/2022
Rédacteurs	WG Supervision Strategy Johan Broos Laurent Roberfroid Caroline Bailleux Sébastien Soupart Simon Deleruelle Olivier Dermont Erik Francq Werner Van Campenhout Cécile Goffinet
Approuvé par	P. Geens, directeur SSICF

Table des matières

1.	Préambule – Références réglementaires.....	5
1.1.	Références légales européennes	5
1.2.	Références légales belges	5
2.	Contexte	6
2.1.	Contexte réglementaire	6
2.2.	Contexte ferroviaire	6
2.3.	Cadre	6
2.4.	Modalités de révision.....	7
3.	Objectifs	8
4.	Principes.....	9
5.	Modalités	10
6.	Priorités stratégiques et Risk Based Supervision	11
7.	Techniques de surveillance	13
7.1.	Contrôles.....	13
7.2.	Inspections	13
7.3.	Audits	14
7.4.	Disposition relative aux interviews	15
8.	Plans	16
8.1.	Plans pluriannuels	16
8.2.	Plans annuels	17
8.3.	Activités non programmées.....	17
9.	Mise en oeuvre	19
9.1.	Constations effectuées lors des activités de type « contrôle »	19
9.2.	Constations effectuées lors d'activités de type « inspection »	19
9.3.	Communication des constations.....	21
9.3.1	Vers l'entreprise concernée	21
9.3.2	Vers le secteur.....	21
9.3.3	Vers l'Agence et les autres autorités de sécurité	21
9.4.	Clôture des activités de surveillance	21
9.5.	Suivi des mesures correctives ou du plan d'approche	22

9.6.	Amendes administratives	22
10.	Annexe – Description du contexte ferroviaire belge en 2020	23
10.1.	Réseau et activité	23
10.2.	Acteurs du secteur	23

1. Préambule – Références réglementaires

1.1. Références légales européennes

- Règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité.

1.2. Références légales belges

- Loi du 30 août 2013 portant le Code Ferroviaire, en particulier l'article 74.1 ;
- Arrêté royal du 2 novembre 2017 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives ;
- Arrêté royal du 12 juillet 2016 concernant le transport des matières explosibles par route ou par chemin de fer ;
- Loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

2. Contexte

2.1. Contexte réglementaire

Ce document décrivant la « Stratégie de surveillance » élaborée et mise en œuvre par le SSICF en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité belge, répond aux exigences du Règlement (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité.

Le SSICF s'est également inspiré des conseils et lignes directrices du Guide de Surveillance rédigé par l'Agence.

Outre la surveillance exercée après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité, la stratégie de surveillance du SSICF couvre toutes les autres tâches de surveillance confiées au SSICF par les textes réglementaires listés au chapitre 1.

2.2. Contexte ferroviaire

Le contexte ferroviaire belge est décrit dans l'Annexe 1.

2.3. Cadre

En l'absence de disposition contraire explicitée dans le présent document, la stratégie de surveillance s'applique à toutes les entités, systèmes et sous-systèmes surveillés par le SSICF, à savoir :

- les gestionnaires d'infrastructures détenteurs d'un agrément de sécurité délivré par le SSICF ;
- les entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité unique et opérant sur le territoire belge ;
- les centres de formations de conducteurs de train, détenteurs d'une reconnaissance délivrée par le SSICF ;
- les centres médicaux et/ou psychologiques pour les conducteurs de train, détenteurs d'une reconnaissance délivrée par le SSICF ;
- les constituants d'interopérabilité ;
- les sous-systèmes structurels des installations fixes ;
- les opérateurs de lignes musées autorisées par le SSICF.

Suite aux constatations découlant de ses activités de surveillance, le SSICF pourra également être amené à prendre en compte, dans sa stratégie de surveillance d'autres entités tels que

- les entités en charge de l'entretien ;
- les détenteurs et les constructeurs de véhicules ;
- les détenteurs d'une autorisation de mise sur le marché de véhicule

- les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses cités au chapitre 1.4 du RID ;

et à collaborer avec d'autres entités tels que l'ERA, les autres NSA, les organismes d'évaluation de la conformité ou les autres autorités compétentes en Belgique.

2.4. Modalités de révision

Ce document constitue une première version de la stratégie de surveillance harmonisée du SSICF. Il est prévu que celle-ci évolue et soit revue un an après sa mise en pratique. Les modalités de révision des versions futures seront dès lors définies dans la prochaine version.

Il est prévu que les annexes soient mises à jour de manière annuelle.

3. Objectifs

Au-delà de l'objectif réglementaire évoqué dans le chapitre précédent, la stratégie de surveillance se veut être le plan d'action du SSICF pour accomplir sa vision en termes de surveillance du secteur ferroviaire. Cette vision s'articule autour de 3 axes :

- travailler avec le secteur pour une amélioration continue du niveau de sécurité ;
- s'assurer que chaque acteur du secteur maîtrise les risques inhérents à son activité ;
- obtenir une vision claire du niveau global de sécurité sur le réseau ferroviaire belge.

Par ailleurs, la rédaction et la mise-en-œuvre de la stratégie de surveillance du SSICF ont également permis :

- de recentrer la stratégie sur une surveillance ciblée sur les activités présentant potentiellement les risques les plus élevés ou dont les risques sont les moins bien maîtrisés ;
- d'avoir une approche cohérente et holistique de la surveillance effectuée sur le territoire belge par le SSICF ;
- d'opérer une harmonisation et une consolidation des pratiques de surveillance au sein du SSICF.

Enfin, le présent document a également pour vocation pratique d'accompagner les acteurs faisant l'objet d'une surveillance de la part du SSICF et en particulier de clarifier comment la surveillance est organisée et quels sont les rôles et responsabilités de chaque acteur de la surveillance, pour que celle-ci puisse se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

4. Principes

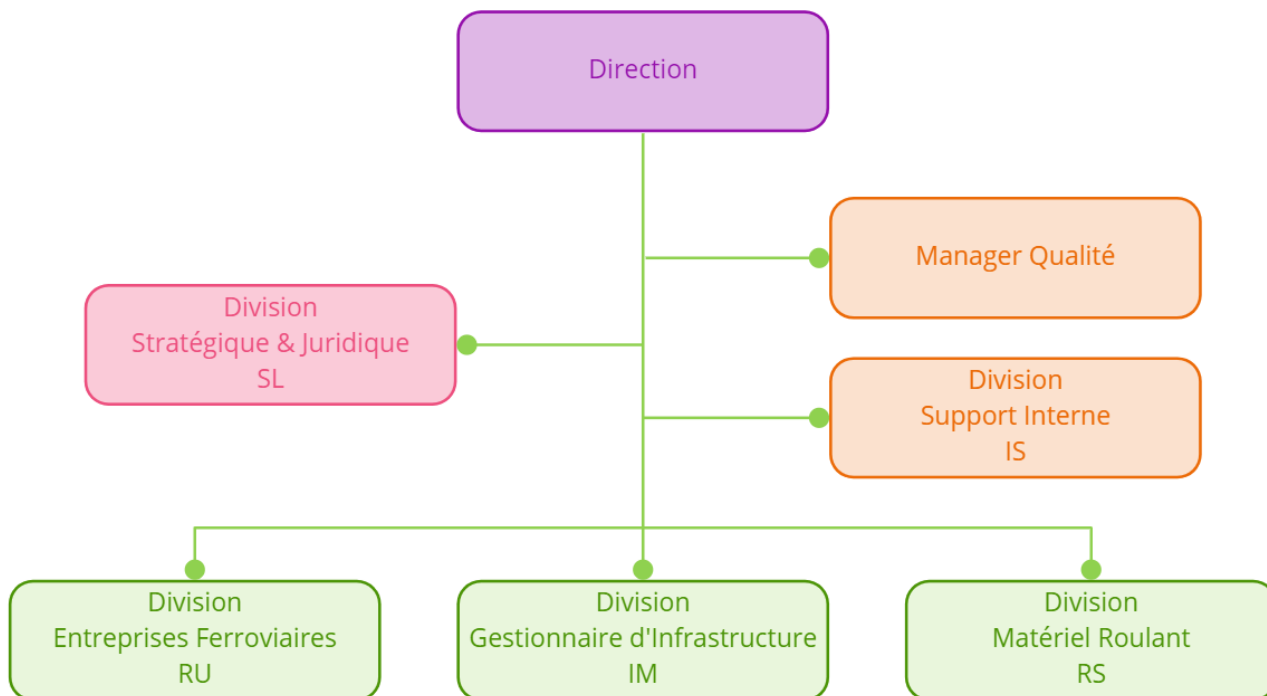
Pour accomplir de manière efficace et énergique les tâches en matière de surveillance qui lui ont été confiées par le législateur – belge et européen – ainsi que pour garantir un traitement ferme mais équitable, le SSICF a fait siens les principes de surveillance suivants :

- d'une manière générale, le SSICF applique toujours le **principe de proportionnalité** tel que défini par la législation européenne. Dans le cas plus spécifique de la surveillance, le SSICF veille à ce que chacune de ses décisions, conclusions et/ou mesures prises à la suite d'une activité de surveillance visent toujours l'amélioration ou au minimum le maintien du niveau de sécurité de l'exploitation ferroviaire et soient effectivement proportionnelles au risque lié à cette activité ;
- le SSICF s'engage à adopter une **approche cohérente** en toutes circonstances, c'est-à-dire une démarche telle que, à circonstances similaires, le SSICF utilise une approche similaire visant des objectifs similaires. Ce principe permet également au SSICF de garantir une égalité de traitement entre entités surveillées, quel(s) que soi(en)t le (ou les) collaborateur(s) du SSICF en charge du dossier ainsi qu'un traitement non discriminatoire, quel que soit l'entité surveillée ;
- le SSICF est **responsable** de ses décisions : il motive chacune d'entre elles et est toujours en mesure de les justifier ;
- l'activité de surveillance du SSICF cible prioritairement les activités qui sont sources des risques potentiellement les plus élevés ou pour lesquelles les risques sont les moins bien maîtrisés. Cette **approche basée sur les risques**, permet à la fois de déterminer les priorités stratégiques de la surveillance et de garantir une utilisation efficace des ressources du SSICF ;
- en qualité d'autorité nationale de sécurité, le SSICF se doit d'être le plus **transparent** et clair possible envers le secteur, ceci afin de permettre aux entités surveillées de comprendre ce qu'il est attendu de leur part et ce qu'elles peuvent attendre du SSICF.

Ces principes fondateurs forment un cadre à partir duquel s'est construite la stratégie de surveillance. Tout collaborateur du SSICF menant ou participant à une ou des activités de surveillance est tenu de respecter ces principes et ce, tout au long du processus de l'activité en question.

5. Modalités

Le SSICF est organisé en 3 divisions opérationnelles – Infrastructure Manager (IM), Railway Undertakings (RU) et Rolling Stock (RS) – et 2 divisions supports – Strategy & Legal (SL) et Internal Support (IS).



Chaque division opérationnelle est en charge de la surveillance de l'intégralité de la matière spécifique dont elle est responsable. Ce sont donc les mêmes équipes qui participent aux processus d'autorisation, de certification, de reconnaissance et de surveillance.

A partir de décembre 2021, le SSICF s'est doté d'un Comité de Décision. Celui-ci, composé de la Direction, d'un représentant de l'équipe juridique ainsi que des représentants de chaque division opérationnelle, est chargé de valider toutes les décisions officielles pouvant avoir des conséquences opérationnelles significatives, juridiques ou stratégiques.

La division Strategy & Legal dresse, en collaboration avec les divisions opérationnelles, les lignes directrices stratégiques du SSICF et offre un soutien juridique aux divisions opérationnelles, que ce soit à travers le Comité de Décision ou par le biais de dossiers précis, sur invitation des divisions opérationnelles.

Enfin, les besoins en recrutement, formations du personnel et maintien des compétences sont identifiés au sein des divisions opérationnelles. Sur base de ces besoins, la division IS se charge de l'organisation, du support administratif et de la coordination, en vue d'assurer une cohérence entre divisions opérationnelles. Ces éléments seront prochainement intégrés dans le système de gestion de la qualité du SSICF.

6. Priorités stratégiques et Risk Based Supervision

Contrairement à une approche conventionnelle nécessitant des ressources humaines importantes pour pouvoir atteindre un niveau d'exhaustivité suffisant, le SSICF a opté pour une approche basée sur les risques d'exploitation pour construire sa stratégie de surveillance. Cette approche permet en effet de déterminer les priorités stratégiques pour l'organisation de la surveillance et de focaliser les activités sur les risques les plus importants avec comme avantage de concentrer nos ressources, souvent limitées, sur ce qui est susceptible d'impacter plus fortement la sécurité ferroviaire, tout en s'adaptant rapidement à une évolution de la situation.

Le principe de cette approche, qui passe par l'identification et l'évaluation des risques, ainsi que par l'évaluation des mesures déterminées par le secteur visant à rendre ces risques acceptables, concerne l'ensemble du secteur. En effet, dans la mesure où l'identification du risque ne se limite pas à sa seule activité, la notion du risque couvre un champ d'application bien plus vaste que la sphère d'influence du SSICF. Celui-ci a par conséquent opté pour une approche « multirisques », reprenant les 3 types de risques suivants :

- Risques liés à chacun des acteurs du secteur pris individuellement

Chaque entreprise doit identifier les risques inhérents à ses activités et prioriser les mesures à prendre. Le SSICF peut se baser sur ce travail pour identifier les risques les plus importants. Elle doit cependant être capable d'apprécier la fiabilité de ces informations sur base notamment du niveau de maturité de l'entreprise, qu'elle doit évaluer au travers d'activités de surveillance appropriées.

- Risques liés à l'ensemble du secteur

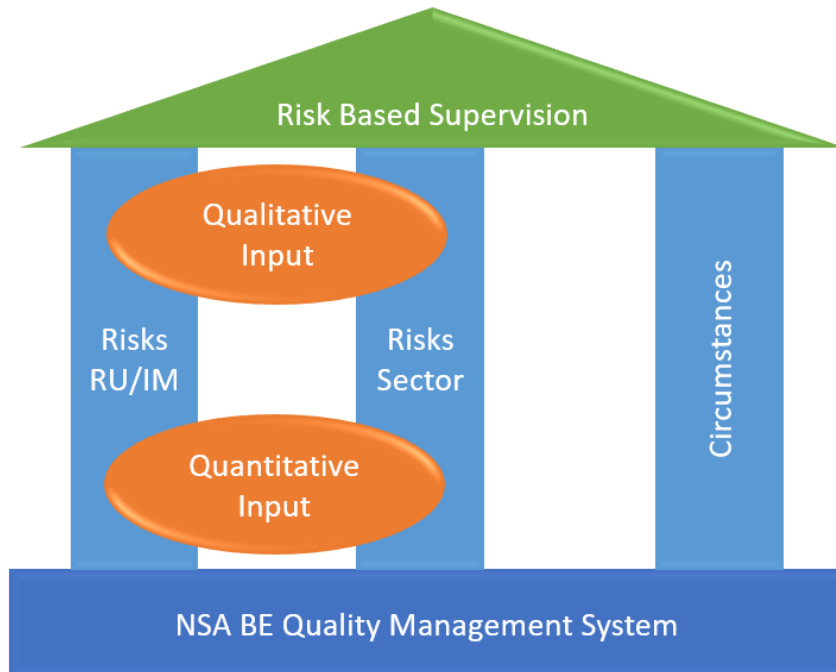
Le SSICF doit pouvoir identifier les risques les plus importants qui sont susceptibles d'affecter l'ensemble du réseau. Pour ce faire il peut notamment se baser sur les risques identifiés aux interfaces par les différents acteurs, en vérifier la pertinence et dans la mesure du possible l'exhaustivité. Il doit également être capable de définir un ensemble de d'indicateurs nationaux qui reflètent le niveau de sécurité national et d'orienter ses activités de surveillance en fonction de l'évolution de ces indicateurs et des facteurs qui les affectent.

- Risques introduits par les circonstances

Le SSICF doit également disposer d'indicateurs lui permettant d'identifier rapidement des risques nouveaux, par exemple au travers des relevés d'incidents ou de modifications de la réglementation.

Pour soutenir cette approche « multirisques », le SSICF s'appuie sur des processus et procédures qui garantissent un travail de qualité. Dans ce contexte, l'autorité identifie les risques liés à ses activités de surveillance et prend les mesures qui s'imposent pour les atténuer. De plus, le SSICF s'inscrit dans un principe d'amélioration continue et de monitoring de ses activités. Si le travail et l'expertise ne sont pas de qualité, l'approche retenue risque de ne pas être pertinente et l'orientation donnée aux activités de surveillance n'offrira pas les garanties escomptées. Cette

identification des risques doit porter sur l'ensemble des éléments qui influencent la qualité de la surveillance (gestion des compétences, type d'activités de surveillance, cadre réglementaire, outils informatiques, gestion documentaire, ressources...).



7. Techniques de surveillance

Le SSICF mène des activités de surveillance pouvant être classées en trois 3 groupes :

- des contrôles ;
- des inspections ;
- des audits.

Ces activités, bien que certaines puissent être ponctuelles, ne doivent pas être considérées comme des actions individuelles et indépendantes les unes des autres, mais bien comme un ensemble d'activités qui se complètent et interagissent dans le cadre de la stratégie de la surveillance. Ces activités de surveillance sont soit prévues, soit non prévues. Lorsqu'elles sont prévues, les types et les thèmes de ces activités sont repris au sein du plan annuel.

L'objectif de ce chapitre est de fournir une brève description des différents types d'activités de surveillance menées par le SSICF, en définissant pour chaque catégorie, l'objectif de l'activité en question et en énumérant quelques caractéristiques typiques. Ces caractéristiques ne sont cependant données qu'à titre indicatif et ne limitent en aucun cas les activités menées par le SSICF. De même, ces définitions n'empêchent pas le SSICF de prendre ponctuellement d'autres initiatives pertinentes dans le cadre de la surveillance.

7.1. Contrôles

Le contrôle a pour but de vérifier la conformité d'un sous-système ou d'une prestation aux exigences des référentiels de sécurité ferroviaire. Ce type d'activité permet d'alerter sur des potentiels dysfonctionnements structurels au sein de l'entité surveillée grâce à des constats ponctuels réalisés à partir d'observations et/ou de vérifications.

Les contrôles peuvent être caractérisés par les éléments suivants :

- Ils sont généralement réalisés directement sur le terrain ;
- Il s'agit d'activités ciblées, qui ne durent pas plus d'une journée ;
- Il n'y a pas de réunion encadrant l'activité (réunion d'ouverture ou de fermeture) ;
- Ils ne sont pas annoncés ;
- Le SSICF communique systématiquement un rapport après chaque activité de contrôle. Celui-ci porte uniquement sur la conformité aux référentiels de sécurité ferroviaire.

7.2. Inspections

L'inspection vise à veiller à la conformité et/ou à l'efficacité des dispositions formalisées au sein de l'organisation compte tenu de la thématique retenue et des référentiels applicables. Ce type d'activité permet d'avoir une vue claire sur les dysfonctionnements d'ordre structurel et/ou ponctuel pouvant avoir un impact direct ou indirect sur la sécurité.

On distingue 2 types d'inspection : l'inspection opérationnelle et l'inspection thématique.

L'**inspection opérationnelle** présente les caractéristiques suivantes :

- Les activités sont menées sur le terrain et/ou aux bureaux de l'organisation. Certaines activités peuvent également être menées à distance ;
- Une inspection opérationnelle dure en général un ou plusieurs jours ;
- Ce type d'inspection n'est pas systématiquement annoncé ;
- La communication du rapport d'une inspection opérationnelle est systématique.

L'**inspection thématique** présente les caractéristiques typiques suivantes :

- Les activités sont principalement menées aux bureaux de l'organisation. Certaines activités menées dans le cadre de l'inspection peuvent néanmoins être menées à distance et/ou sur le terrain ;
- Une inspection thématique dure plusieurs jours et est généralement encadrée par des réunions d'ouverture et de fermeture ;
- Ce type d'inspection est formellement annoncé ;
- La communication du rapport d'une inspection thématique est systématique.

7.3. Audits

L'audit, ou audit système de maturité, vise à évaluer la maturité du système de gestion de l'organisation dans son ensemble au moyen de l'examen de la mise en œuvre des pratiques de gestion et de leurs interactions.

Les outils dont le SSICF s'est doté pour mettre en œuvre ce type d'activité de surveillance garantissent l'objectivité et l'harmonisation de l'approche.

Complémentairement, l'audit vise le renforcement des pratiques de gestion au moyen de recommandations adressées à l'organisme audité. Celles-ci visent à lui permettre de déterminer et d'implémenter des actions concrètes et adéquates afin de faire évoluer ses pratiques, conduisant par voie de conséquence à l'élévation de son niveau de maturité. Le suivi des actions entreprises par l'audité suite à l'audit système est assuré à l'occasion de réunions bilatérales annuelles.

L'audit système de maturité est réalisé au moins une fois durant la période de validité du certificat de sécurité de l'EF, de l'agrément de sécurité du GI ou de la reconnaissance de centre de formation.

Ce type d'activité présente les caractéristiques suivantes :

- L'audit mobilise, de par son approche, des ressources importantes en termes de temps et de personnel ;
- Elle est programmée, planifiée et formellement annoncée ;
- Dans tous les cas, l'audit débute par une réunion d'ouverture et se termine par une réunion de clôture ;

- Les activités liées à l'audit sont menées dans les bureaux de l'organisation. Complémentairement, des observations peuvent être effectuées sur le terrain ;
- L'audit touche toutes les strates de l'organisation, de l'opérationnel au plus haut niveau de management de l'organisation ;
- Il permet d'attribuer des scores de maturité ;
- Le rapport d'audit est systématique et des recommandations y sont formulées ;
- Le suivi de l'audit système de maturité est assuré lors de réunions bilatérales.

7.4. Disposition relative aux interviews

En application des articles 75, 77 et 213 du Code ferroviaire, les agents du SSICF peuvent prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de leurs tâches, mener les inspections et les investigations nécessaires, procéder à toutes les constatations, rassembler des informations, prendre des déclarations, Il leur appartient d'apprécier les modalités de nature à leur permettre d'exécuter ces tâches. Dans ce contexte, le SSICF peut, lors d'une interview, décider de quelle fonction la présence est requise et, a contrario, de quelle fonction la présence n'est pas nécessaire pour la réalisation des constatations, la récolte d'informations ou la prise de déclarations et, en conséquence, s'opposer à une présence non requise. Dans cette optique, le SSICF informera au préalable l'entreprise concernée des fonctions dont la présence est requise pour une interview.

Le non-respect des mesures prises par le SSICF pour mener à bien ses investigations constituent des manquements aux dispositions susmentionnées du Code ferroviaire et sont donc passibles, selon les circonstances, des sanctions visées au titre 7, chapitres 2 et 3, du même Code.

8. Plans de surveillance – programmation des activités

Les activités de surveillance du SSICF émanent :

- de l'ensemble des plans pluriannuels ;
- du plan annuel de surveillance.

Complémentairement, des activités de surveillance non programmées peuvent être réalisées.

8.1. Plans pluriannuels

Chaque titulaire d'une reconnaissance¹ fait l'objet d'un plan pluriannuel de surveillance dont la durée du cycle correspond au délai de validité de la reconnaissance. Ces délais sont définis par la législation applicable à chaque type de reconnaissance. Ce plan pluriannuel reprend, pour chaque titulaire d'une reconnaissance, l'ensemble des activités récurrentes, de par le thème surveillé et/ou le type d'activité. La planification pluriannuelle reprend au minimum les activités de surveillance à inclure dans la planification annuelle. Le cycle recommence lorsque que la reconnaissance est renouvelée.

Les objectifs des activités reprises dans le plan pluriannuel sont :

- évaluer la maturité et l'efficacité du SGS de l'acteur concerné et/ou ;
- établir le contrôle continu des situations dangereuses sur le site et/ou ;
- vérifier dans quelle mesure l'entreprise continue à respecter certaines obligations légales et/ou règles opérationnelles
- vérifier l'application des règles nationales par une nouvelle entreprise ferroviaire après avoir obtenu un premier certificat de sécurité avec un domaine d'exploitation en Belgique.

L'analyse des résultats collectés dans le cadre de ces activités de surveillance est l'une des sources d'information permettant d'évaluer le niveau de risque de l'entreprise et, de cette manière, de

¹ Sont considérées comme reconnaissances :

- Les agréments de sécurité ;
- Les certificats de sécurité unique ;
- Les parties nationales de certificat de sécurité unique ;
- Les reconnaissances des centres de formation et des centres médicaux et psychologiques pour les conducteurs de train.

Les autorisations de mise en service des installations fixes, les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule et les parties nationales d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ou d'un type de véhicule ne font actuellement pas l'objet d'une surveillance systématique mais uniquement non programmée et ne sont donc pas reprises dans les plans de surveillance du SSICF.

Les autorisations d'exploitation des lignes musées font l'objet d'activité de surveillance uniquement reprises dans le plan annuel.

fournir des informations pour la planification d'activités de surveillance spécifiques conformément à la stratégie.

Après chaque fin de cycle, le plan pluriannuel peut être évalué et adapté le cas échéant.

8.2. Plans annuels

A partir des priorités stratégiques de surveillance du SSICF et des plans pluriannuels, le SSICF rédige un plan annuel spécifique à chaque entité surveillée. Celui-ci reprend toutes les activités de surveillance programmées qui seront organisées auprès de celle-ci durant l'année considérée. Le plan annuel inclut au moins les activités de surveillance prévues pour chaque année du cycle dans le plan pluriannuel.

Le choix des thèmes retenus pour les inspections thématiques est réalisé sur base des priorités stratégiques de surveillance et en particulier, de la notion de « surveillance basée sur les risques », développée dans le chapitre 6. Pour rappel, cette notion repose sur l'appréciation du niveau de risque par les experts du SSICF et sur base des données externes suivantes :

- Les risques propres à chaque acteur ;
- Les risques sectoriels ;
- Les risques circonstanciels.

8.3. Activités non programmées

Complémentairement aux activités reprises dans les plans annuels ou pluriannuels, le SSICF se réserve le droit d'organiser des activités de surveillance supplémentaires lorsque des nouveaux risques ont été identifiés et que le SSICF souhaite superviser ou lorsque les circonstances sont telles que le SSICF l'estime nécessaire (suite à un accident par exemple).

En particulier, la surveillance des constituants d'interopérabilité est considérée comme une activité non programmée. En effet, partant du constat que les certificats des constituants d'interopérabilité sont vérifiés lors du processus d'autorisation des sous-systèmes, aussi bien par l'ERA que par le SSICF, celui-ci ne prévoit pas de surveillance systématique sur les constituants d'interopérabilité. Néanmoins, certains d'entre eux font l'objet de contrôles opérationnels. Si ces contrôles mettent en évidence des problèmes récurrents, le SSICF peut décider de mener une inspection spécifique sur les constituants concernés. De même, si des problèmes sont mis en évidence lors de l'analyse des rapports d'accidents ou les safety alert, le SSICF peut mener des activités de surveillance complémentaires sur les constituants d'interopérabilité spécifiques concernés.

Selon la même logique, le SSICF peut également décider d'entamer des activités de surveillance non programmées sur base de particularités ou de conditions d'utilisation spécifiques émanant d'autorisation de mise sur le marché ou émanant des autorisations de mise en service des sous-systèmes structurels des installations fixes. Par ailleurs, lors du recours à des mises en service d'installations fixes phasées (contenant donc éventuellement des autorisations intermédiaires), le

SSICF peut être amené à effectuer de la surveillance durant les différentes phases et, par conséquent, avant l'autorisation de mise en service définitive.

9. Mise en œuvre

Chacune des divisions opérationnelles est en charge de l'exploitation et du rapportage des constatations faites lors de ses diverses activités de supervision. Néanmoins les divisions opérationnelles communiquent entre elles pour s'échanger les informations pertinentes, notamment concernant les constatations touchant à l'interface entre les différents "sous-systèmes".

En fonction du type d'activité de supervision effectuée, le SSICF utilise une échelle de classification pour catégoriser chaque constatation effectuée lors de l'activité.

9.1. Constatations effectuées lors des activités de type « contrôle »

L'objectif du contrôle étant de vérifier la conformité d'un sous-système ou d'une prestation aux exigences des référentiels de sécurité ferroviaire, le SSICF n'utilise, pour ce type d'activité en particulier, qu'un seul de type de constatation : la non-conformité.

Par définition, la non-conformité est donc le constat d'une situation dans laquelle l'entité contrôlée ne respecte pas les dispositions imposées par un référentiel qui lui est applicable. Ce constat nécessite l'application de mesures correctives de la part de l'entité contrôlée de manière à ce que la situation infractionnelle disparaisse et que celle-ci ne se réitère plus.

Selon de degré de gravité de la non-conformité à l'égard de la sécurité ferroviaire, le SSICF peut être amené à prendre des mesures conservatoires qui cesseront de s'appliquer dès l'instant où l'entité contrôlée aura appliqué les mesures correctives appropriées.

9.2. Constatations effectuées lors d'activités de type « inspection »

Lors d'une activité surveillance de type « inspection », l'inspecteur du SSICF peut être amené à effectuer des constatations, aussi bien positives que négatives, par rapport à des situations dont il est témoin. Pour pouvoir nuancer et adapter au mieux la constatation à la situation, le SSICF s'est doté d'une palette de qualification des constats, reprise dans le tableau ci-dessous et dont la gradation de la sévérité varie en fonction de l'impact du risque constaté sur la sécurité ferroviaire. La réponse attendue de la part de l'entité surveillée dépendra également du niveau du constat.

<i>Point sous contrôle</i>	Constat dont les éléments évalués sont conformes et dont le fonctionnement semble approprié pour atteindre les résultats escomptés. Le point sous contrôle n'appelle pas de réponse de la part de l'entité supervisée.
----------------------------	--

<i>Point sensible</i>	Constat situation dont les éléments évalués sont conformes et dont le fonctionnement semble approprié tout en présentant toutefois quelques fragilités. Bien que les points sensibles signalés lors d'une activité ne constituent pas des écarts en tant que tel, l'entité concernée en est informée de manière à, si elle l'estime nécessaire, prendre des mesures préventives appropriées. Ces mesures peuvent être communiquées au SSICF, qui n'en assurera toutefois pas le suivi.
<i>Observation</i>	Dysfonctionnement dont l'impact sur la sécurité ferroviaire est probable, sans toutefois engendrer de danger direct. L'observation doit faire l'objet d'un plan d'action(s) avec des dates butoirs validé par l'entité supervisée. Celui-ci doit être communiqué au SSICF qui procèdera à son évaluation.
<i>Réserve</i>	Dysfonctionnement dont l'impact sur la sécurité ferroviaire est avéré à moyen ou long terme. La réserve doit faire l'objet d'un plan d'action(s) avec des dates butoirs validé par l'entité supervisée. Celui-ci doit être communiqué au SSICF qui procèdera à son évaluation.
<i>Dysfonctionnement majeur</i>	<p>Dysfonctionnement présentant un risque avéré et potentiellement important à court ou moyen terme pour la sécurité ferroviaire. Il nécessite que l'entité supervisée prenne pleinement conscience du risque réel et prenne des mesures correctives en adéquation. Le dysfonctionnement majeur doit faire l'objet d'un plan d'actions validé par l'entité supervisée indiquant leurs dates butoirs, fixées en adéquation avec le risque encouru. Celui-ci sera évalué par le SSICF. Toutefois, s'il l'estime nécessaire, le SSICF peut imposer la date :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit, pour laquelle les mesures correctives nécessaires doivent être implémentées ; - soit, pour laquelle les mesures correctives détaillées doivent être décrites, accompagnées du calendrier de leurs implémentations (dates butoir). <p>L'entité supervisée ne peut, en aucun cas, dépasser la/les date(s) butoir(s) lorsque celle(s)-ci est/sont imposée(s) par le SSICF.</p> <p>En outre, le SSICF peut prescrire d'éventuelles mesures conservatoires. Elles peuvent être imposées oralement, mais sont toujours confirmées par écrit. Le SSICF assure le suivi des actions correctives.</p>
<i>Point bloquant</i>	Dysfonctionnement présentant un risque avéré et imminent pour la sécurité ferroviaire et qui exige que l'entité supervisée applique immédiatement des mesures correctives. Les points bloquants sont immédiatement communiqués à l'entité supervisée qui doit, sans délai,

	déterminer et implémenter des mesures correctives. Par défaut ou insuffisance des mesures correctives, le SSICF imposera des mesures conservatoires. Lorsque les mesures correctives sont jugées satisfaisantes, le point bloquant peut être clôturé et être requalifié en dysfonctionnement majeur. La communication du SSICF et la réponse de l'entité supervisée sont reprises dans le rapport d'inspection.
--	---

9.3. Communication des constatations

9.3.1 Vers l'entreprise concernée

Les constatations faites par le SSICF lors d'une activité de surveillance sont communiquées sous forme d'un rapport de surveillance. Ceux-ci sont transmis aux entités surveillées concernées soit par courrier postal, soit par transmission électronique.

Les rapports de supervision comprenant un dysfonctionnement majeur font l'objet d'une validation complémentaire interne par le Comité de Décision du SSICF.

9.3.2 Vers le secteur

Périodiquement, le SSICF projette de communiquer vers le secteur les tendances en matière d'infractions. Cette communication pourra revêtir plusieurs formes, comme par exemple, une présentation lors de la plateforme de concertation sur la sécurité organisée par le SSICF – comme c'est déjà actuellement le cas pour les résultats des contrôles dits « Contrôles Catalogue », un rapport périodique publié par le SSICF ou encore une newsletter.

9.3.3 Vers l'Agence et les autres autorités de sécurité

Le cas échéant, le SSICF partage des informations sur la performance du système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire :

- à l'Agence, lors de la demande (ou le renouvellement) d'un certificat de sécurité unique, si elle est l'autorité de certification de sécurité ;
- à la ou aux autorités de sécurité concernées.

La direction du SSICF détermine quels types de dysfonctionnements ou infractions doivent faire l'objet d'une transmission en se basant sur la gravité des faits et les conséquences qu'ils peuvent avoir sur la sécurité ferroviaire de la communauté.

9.4. Clôture des activités de surveillance

Dans les cas des contrôles durant lesquels une infraction a été constatée, l'activité de surveillance est clôturée lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le rapport de l'activité de surveillance a été transmis à l'entité surveillée ;

- lorsque c'est nécessaire, l'entité supervisée a communiqué au SSICF sa réponse ;
- la réponse de l'entité a été évaluée comme satisfaisante par le SSICF.

Dans le cas des inspections, thématiques et opérationnelle, l'activité de surveillance est clôturée lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le rapport de l'activité de surveillance a été transmis à l'entité supervisée ;
- lorsque c'est nécessaire, l'entité surveillée a communiqué au SSICF son plan d'actions (mesures correctives) ;
- le plan d'actions a été évalué comme satisfaisant par le SSICF.

Tant que le plan d'actions ou la réponse ne sont pas jugés satisfaisants, l'activité n'est pas clôturée et l'entité surveillée est invitée à le/la compléter avec les éléments requis.

Dans les cas des audits, l'activité est clôturée lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- la réunion de clôture avec l'entité auditée a eu lieu ;
- le rapport d'audit a été transmis à l'entité auditée;
- l'entité auditée a communiqué au SSICF son plan d'approche final.

9.5. Suivi des mesures correctives ou du plan d'approche

Le suivi des mesures correctives, déterminées suite à un contrôle ou à une inspection, consiste à se faire confirmer par l'entité surveillée, en fonction du type de constatations et lorsque cela est applicable, que les mesures correctives ont été implémentées. Le suivi des mesures correctives ne consiste donc pas à vérifier systématiquement l'implémentation effective des mesures correctives, qui peut faire l'objet d'une activité de surveillance à part entière, appelée "inspection de suivi".

Le suivi du plan d'approche, quant-à-lui, est assuré lors de réunions bilatérales organisées avec l'entité auditée, à raison de 2 fois par an.

9.6. Amendes administratives

Conformément à l'article 76 du Code ferroviaire, le SSICF peut infliger des amendes administratives en cas d'infractions visées au titre 7, chapitre 2, du Code ferroviaire. En matière de surveillance, ces infractions peuvent par exemple consister dans :

- le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport établi dans le cadre de la surveillance ;
- le fait de ne pas prendre de mesures correctives dans le délai imparti ;
- le fait, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de faire naître une situation qui par nature peut provoquer un accident ou un accident grave;
- ...

10. Annexe – Description du contexte ferroviaire belge en 2020

10.1. Réseau ferroviaire belge²

Réseau ferroviaire belge	
Taille du réseau	6542 km de voies
	3618 km de lignes
Pourcentage du réseau équipé en :	
ATP	31%
TBL1+	74%
ATP + TBL1+ comprise	80%
Nombre de passages à niveaux	1662
Nombre total de train-kms	93,856 x10 ⁶ Trains-km total 80,816 x10 ⁶ Trains-km pour le transport de voyageurs 11,843 x10 ⁶ Trains-km pour le transport de fret
Taille du transport de voyageurs	11.171 x10 ⁶ Voyageurs-km
Taille du transport de marchandises	11.831 x10 ⁶ Tonnes-km

10.2. Acteurs du secteur³

Aperçu des entreprises ferroviaires				
Nom	Type	Certificats en Belgique		Certificat unique ⁴
CFL Cargo	Fret			CSU
Crossrail	Fret	A	B	
DB Cargo BE	Fret	A	B	
Europorte	Fret			CSU
Eurostar France	Voyageurs		B	
Fret SNCF	Fret		B	
HSL Polska	Fret		B	
Lineas	Fret	A	B	
Railtraxx	Fret	A	B	
RTB Cargo Belgium	Fret			CSU
RTB Cargo NL	Fret		B	
SNCB - NMBS	Voyageurs	A	B	
THI-Factory	Voyageurs	A	B	

² Chiffres fournis par le gestionnaire d'infrastructure belge Infrabel via les CSI – valeurs pour l'année 2020

³ En date du 18/11/2021

⁴ Avec zone d'exploitation belge

Aperçu des gestionnaires d'infrastructure

Nom	Infrabel
-----	----------

Aperçu des centres médicaux et psychologiques

Nom	Médical	Psychologique
IDEWE	X	X
Certirail	X	X

Aperçu des centres de formation pour conducteurs de train

Nom	Formation de base	Formation Infra	Formation Matériel	Formation Linguistique
SNCB	X	X	X	X
Lineas Academy	X	X	X	X
Train@Rail				X
Crossrail Benelux NV	X	X	X	X
Eurostar France		X ⁵		

⁵ Centre de formation limité au personnel interne