

## Communiqué de presse

13 septembre 2010 – Cour des comptes

---

### Rapport au Parlement fédéral : Sécurité ferroviaire

À la suite du dramatique accident survenu à Buizingen le 15 février 2010, la Chambre des représentants a institué une commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique. À la demande du président de cette commission, la Cour a examiné certains aspects de la politique d'investissement menée par les sociétés du groupe SNCB. Les principales constatations de son rapport figurent ci-après.

#### – Directives européennes

La politique européenne de transport par rail a pour finalité de créer un marché unique au moyen de règles d'accès et de normes. Depuis 1991, les directives visent à remplacer l'autoréglementation du secteur par une réglementation publique. Concrètement, aucune évolution significative du rôle de l'État n'a pu être constatée jusqu'à la transposition de la directive 2004/49 concernant la sécurité ferroviaire.

Cette directive vise à ce que la libéralisation du transport par rail ne dégrade pas le niveau élevé de sécurité déjà atteint. Les aspects relatifs à la sécurité ont été transposés par la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Le cadre national belge est conforme au cadre européen. La loi a créé une agence nationale de sécurité (le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer - SSICF) et un organisme d'enquête indépendant. Pour la Cour, les ressources humaines de ces deux organes du SPF Mobilité et Transports doivent être renforcées.

Pour les 9 pays de l'Union européenne les plus proches, les données collectées par l'agence ferroviaire européenne pour la période 2004-2007 indiquent que la Belgique a un classement défavorable pour la plupart des objectifs de sécurité communs.

#### – Interopérabilité européenne

La création d'un marché européen de transport par rail repose notamment sur des normes d'interopérabilité et de sécurité. Vu la durée des investissements et afin de préserver la compétitivité du secteur, la mise en œuvre de ces normes vise le long terme.

Concrètement, seules les lignes d'intérêt européen sont visées, en cas de nouvelle infrastructure ou de renouvellement de l'infrastructure. En raison de sa situation géographique au cœur de l'Europe, la plus grande part du réseau belge est toutefois concernée.

Pour la Cour, la stratégie du gestionnaire de l'infrastructure et de la SNCB en matière d'équipements de protection automatique des trains pose question.

Alors que la SNCB historique avait opté, il y a une dizaine d'années, pour le déploiement d'un système européen, Infrabel et la SNCB ont ensuite décidé de déployer le système TBL1+. Ce système, s'il représente une amélioration de la protection des trains, n'est pas compatible avec le TBL1 qui l'a précédé et n'est pas conforme au standard européen. Sur le plan normatif, il a un statut précaire puisqu'il ne peut être imposé aux opérateurs, ni ajouté à une ligne du réseau TEN-T.

#### – Investissements GSM-R et ETCS

Le montant investi dans le GSM-R jusqu'en 2009 s'élève au total à 131.424.900 euros, soit 104.261.000 euros pour l'infrastructure et 27.163.930 euros pour l'équipement du matériel roulant. En ce qui concerne l'ETCS, il s'agit d'un montant de 74.464.000 euros consacré à l'infrastructure et de 19.940.000 euros affecté au matériel roulant.

Depuis l'approbation du plan de développement d'un réseau GSM-R en Belgique en 2000, les objectifs du projet GSM-R sont restés inchangés. L'échéance fixée pour la réalisation du projet GSM-R passe de 2005 (en 2001) à 2009 (en 2008) pour l'infrastructure et à décembre 2010 pour les équipements de bord.

La mise en place de l'infrastructure GSM-R a été menée à terme en juin 2009 et l'installation des équipements de bord sera terminée pour la fin 2010. Le réseau tel qu'il est développé ne permet toutefois que la communication vocale. D'autres investissements seront nécessaires pour assurer les transferts de données requis par le standard européen.

Si la première décision de principe a également été prise à la fin des années nonante, le projet ETCS a connu pour sa part un déroulement nettement plus laborieux. L'échéance pour la réalisation de l'ensemble du projet passe de 2015 (en 1999) à 2010 (en 2001) et à 2012 (en 2004) pour aboutir (en 2006) à une date située entre 2013 et 2020 (en fonction des différents sous-projets).

Fin 2009, seuls 74 kilomètres de voies étaient équipés de l'ETCS et 800 signaux du TBL1+ ; à peine 25 véhicules étaient pourvus du TBL1+ et 6, de l'ETCS.

Pour la Cour des comptes, il n'existe aucune indication qui laisserait à penser qu'un manque de moyens financiers serait à l'origine du faible taux d'exécution de ce projet.

La fréquence à laquelle les dates butoirs sont adaptées dans les deux projets illustre le caractère relatif de la planification établie.

Pour la Cour des comptes, si la complexité des projets ne peut être sous-estimée, il existe donc des indications claires que l'organisation et la direction des projets d'investissement GSM-R et ETCS durant la période étudiée étaient susceptibles d'améliorations.

#### – Contrats de gestion

Parallèlement à la réglementation européenne, la loi du 21 mars 1991 a conféré à la SNCB historique, puis aux trois sociétés du groupe SNCB, le statut d'entreprise publique autonome et a instauré une relation contractuelle entre l'État et ces sociétés.

De manière générale, la Cour des comptes constate que la sécurité ferroviaire n'a pas fait l'objet d'objectifs en termes de résultats dans les contrats de gestion conclus entre l'État et les sociétés du groupe SNCB.

Lors de l'élaboration des contrats de gestion 2008-2012, la plupart des dispositions concernant la sécurité ferroviaire n'ont plus été reproduites, l'État ayant privilégié le contrôle du respect des obligations légales et réglementaires en matière de sécurité.

Pour la Cour, ce nouveau cadre national de sécurité d'exploitation ferroviaire ne fait pas obstacle à l'insertion de dispositions dans les contrats de gestion, telles que, par exemple :

- la priorité de la sécurité ferroviaire, eu égard aux autres objectifs ;
- la contribution des investissements financés à l'amélioration du niveau de sécurité ;
- les obligations de chaque société en matière de coordination des investissements.

L'intégration d'objectifs et de moyens dans les contrats de gestion ou une meilleure évaluation des projets d'investissements ne pourra toutefois produire des effets que dans la mesure où la capacité de la direction du transport par rail du SPF Mobilité et Transports est renforcée.

---

## Informations pour la presse

*La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à l'amélioration de la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.*

Le rapport intégral « Sécurité ferroviaire » a été transmis au Parlement fédéral. Ce rapport (120 p.), la synthèse (1 p.) et le présent communiqué de presse sont disponibles sur la page d'accueil du site de la Cour : [www.courdescomptes.be](http://www.courdescomptes.be).

Personne de contact:  
Véronique Roelandt  
Cellule des publications fédérales  
Tél. 02 551 88 80