

## **Synthèse**

Le 25 février 2010, la Chambre des représentants a institué une commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen.

Le président de cette commission a demandé à la Cour des comptes de lui transmettre les études relatives à la SNCB historique ou au groupe SNCB qu'elle a déjà réalisées et d'envisager un examen des aspects de la politique d'investissement menée par ces sociétés qu'elle n'aurait pas encore traités.

À la suite de cette demande, la Cour des comptes a décidé de contribuer à l'examen parlementaire des conditions de sécurité du rail au moyen d'un rapport d'information établi sur la base des documents et informations auxquels elle a accès en vertu de ses compétences de contrôle.

Le chapitre 1 présente le cadre de sécurité ferroviaire dans son contexte européen. Il précise notamment le rôle de l'autorité nationale de sécurité et de l'organisme d'enquête indépendant et comprend une évaluation de la situation belge au regard des objectifs de sécurité européens.

Le chapitre 2 précise les règles européennes en matière d'interopérabilité, laquelle est une condition nécessaire à la création d'un marché intérieur du transport par rail. Dans ce chapitre, la Cour des comptes soulève des questions relatives au statut du système TBL1+ et à l'impact de son déploiement sur la sécurité ferroviaire.

Le chapitre 3 porte sur la gestion des projets d'investissements relatifs aux systèmes GSM-R et ETCS, qui sont des constituants essentiels d'une protection automatique des trains sur le réseau européen. La chronologie des décisions, les calendriers et les crédits consacrés à ces projets y sont précisés.

Le chapitre 4 examine la prise en considération de la sécurité ferroviaire par la loi relative aux entreprises publiques autonomes ainsi que par les contrats de gestion successifs entre l'État et la SNCB historique puis les sociétés du groupe SNCB.