

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

16 janvier 2013

La sécurité du réseau ferroviaire en Belgique

AUDITION

sur le rapport annuel 2011
du Service de Sécurité
et d'Interopérabilité des Chemins de fer

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS
DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN
PAR

M. Ronny **BALCAEN**, MMES Valérie De **BUE**
ET Linda **MUSIN** ET M. Jef **VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif	3
II. Questions et observations des membres de la commission	3
III. Réponses	6
IV. Répliques et réponses.....	10
Annexe.....	13

Documents précédents:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

001: Texte adopté en séance plénière.
002: Rapport.
003: Rapport — annexes.
004: Propositions de motions.
005: Motion adoptée en séance plénière.
006 et 007: Échanges de vues.
008 à 010: Auditions.
011: Échange de vues.
012 et 013: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 januari 2013

De veiligheid van het spoorwegenet in België

HOORZITTING

over het jaarverslag 2011
van de Dienst voor de Veiligheid
en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST MET
HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGNET IN BELGIË NAAR AANLEIDING VAN
HET DRAMATISCH TREINONGEVAL IN BUIZINGEN
UITGEBRACHT DOOR

DE HEER Ronny **BALCAEN**,
DE DAMES Valérie De **BUE** EN Linda **MUSIN**
EN DE HEER Jef **VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	3
III. Antwoorden	6
IV. Replieken en antwoorden.....	10
Bijlage.....	13

Voorgaande documenten:

Doc 53 **0444/ (2010/2011):**

001: Tekst aangenomen in plenaire vergadering.
002: Verslag.
003: Verslag — bijlagen.
004: Voorstellen van moties.
005: Motie aangenomen in plenaire vergadering.
006 en 007: Gedachtewisselingen.
008 tot 010: Hoorzittingen.
011: Gedachtewisseling.
012 en 013: Verslagen.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: David Geerts

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	André Frédéric, Rachid Madrane, Linda Musin, Eric Thiébaud
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen	Ronny Balcaen
Open Vld	Ine Somers
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Anthony Dufrane, Karine Lalieux
Daniel Bacquelaine, Jacqueline Galant
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
PS	:	Parti Socialiste	DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
MR	:	Mouvement Réformateur	QRVA:	Questions et Réponses écrites
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
sp.a	:	socialistische partij anders	CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	PLEN:	Séance plénière
VB	:	Vlaams Belang	COM:	Réunion de commission
cdH	:	centre démocrate Humaniste	MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie		

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 21 novembre 2012, votre commission a organisé, en exécution de sa recommandation 5.7 (DOC 53 0444/002, p. 320), une audition sur le rapport annuel 2011 du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) de MM. Joannes Peeters, directeur a. i. du SSICF, et Erwin Crabbé, expert en sécurité ferroviaire au SSICF. Le rapport annuel peut être consulté sur le site internet du SPF Mobilité et Transports (www.mobiliteit.fgov.be -) Rail -) Autorité nationale de sécurité -) Rapports annuels -) Rapport annuel 2011).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Joannes Peeters, directeur a. i. du SSICF, parcourt le rapport annuel (voir présentation en annexe).

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Steven Vandeput (N-VA) apprécie le travail du SSICF, qui doit devenir à l'avenir un acteur encore plus central de la politique en matière de sécurité ferroviaire.

Il s'écoule trop de temps entre la demande et la délivrance du certificat de sécurité, à savoir de 44 à 56 jours. Ce délai peut-il être raccourci, en particulier pour les opérateurs ferroviaires actifs dans le transport de marchandises?

Le plan d'action pour la prévention des franchissements de signaux est-il rédigé en concertation avec le SSICF ou bien relève-t-il de la seule responsabilité d'Infrabel?

Conformément à une directive de 2003, une licence européenne pour les conducteurs de train doit être instaurée, mais selon l'intervenant, la Belgique n'a pas encore transposé cette directive. Quand la directive sera-t-elle mise en œuvre? Le SSICF joue-t-il un rôle en la matière?

Le SSICF éprouve-t-il toujours des difficultés à attirer du personnel qualifié? Est-il possible de recruter des collaborateurs extérieurs au groupe SNCB?

Quelle est la différence entre une inspection, un contrôle ou un audit réalisé par le SSICF? En quoi consistent les missions fondamentales du SSICF? Des objectifs mesurables sont-ils formulés sur ce plan, en concertation ou non avec le secrétaire d'État à la Mobi-

DAMES EN HEREN,

Op 21 november 2012 hield uw commissie, in uitvoering van haar aanbeveling 5.7 (DOC 53 0444/002, p. 320), een hoorzitting over het jaarverslag 2011 van de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) met de heren Joannes Peeters, directeur a.i. van de DVIS, en Erwin Crabbé, expert spoorwegveiligheid bij de DVIS. Het jaarverslag kan worden geraadpleegd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer (www.mobiliteit.fgov.be -) Spoor -) Nationale Veiligheidsinstantie -) Jaarverslagen -) Jaarverslag 2011).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Joannes Peeters, directeur a.i. van de DVIS, overloopt het jaarverslag (zie presentatie in bijlage).

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Steven Vandeput (N-VA) waardeert het werk van de DVIS, dat in de toekomst nog meer een centrale actor van het spoorwegveiligheidsbeleid moet worden.

Er verloopt te veel tijd tussen de aanvraag en de uitreiking van het veiligheidscertificaat, namelijk 44 tot 56 dagen. Kan deze termijn worden ingekort, in het bijzonder voor spoorwegoperatoren die in het goederenvervoer actief zijn?

Gebeurt de opstelling van het actieplan voor seinvoorbijrijdingen in overleg met de DVIS of is enkel Infrabel er verantwoordelijk voor?

Overeenkomstig een richtlijn uit 2003 dient een Europese vergunning voor treinbestuurders te worden ingevoerd, maar België heeft die richtlijn volgens de spreker nog niet omgezet. Wanneer zal de implementatie van de richtlijn gebeuren? Speelt de DVIS ter zake een rol?

Ondervindt de DVIS nog steeds moeilijkheden om gekwalificeerd personeel aan te trekken? Zijn er mogelijkheden om medewerkers van buiten de NMBS-Groep aan te werven?

Wat is het verschil tussen een door de DVIS uitgevoerde inspectie, controle of audit? Wat behoort tot de kerntaken van de DVIS? Worden er dit vlak meetbare doelstellingen geformuleerd, al dan niet in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit? De spreker vindt de

lité? L'intervenant estime que la définition d'objectifs chiffrés et contrôlables s'impose. Est-il possible que des opérateurs ferroviaires ne fassent pas circuler un train pour échapper au contrôle, ce qui a pour effet d'améliorer les statistiques de sécurité de manière abusive?

Mme Linda Musin (PS) demande s'il y a une évolution dans la coopération et l'échange d'informations entre le Groupe SNCB et le SSICF.

En 2011, sur les 36 contrôles qui ont été planifiés en ce qui concerne le règlement en matière de sécurité, seuls 17 ont été effectués. Quelle est la cause de cette différence entre les contrôles planifiés et effectués?

Quel est le contenu du projet pilote pour le développement d'une nouvelle procédure de départ? Quel délai est prévu pour l'instauration effective d'une nouvelle réglementation?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) constate que les enquêtes entreprises à la suite des accidents de Diegem (décembre 2008) et de Buizingen (février 2010) n'ont toujours pas été définitivement clôturées: pour l'instant, on n'a élaboré aucune recommandation en matière de sécurité ni aucune mesure en vue d'éviter des accidents similaires à l'avenir. Quand le fera-t-on?

Il y a de grandes différences entre 2010 et 2011 en ce qui concerne le nombre d'inspections, de contrôles et d'audits: en 2011, on a réalisé moins de contrôles et d'audits, ce qui semble être contraire au souhait de la commission parlementaire de faire jouer un plus grand rôle au SSICF dans la politique en matière de sécurité ferroviaire. Comment expliquer cette évolution négative?

Pour la troisième année consécutive, on constate une augmentation du nombre de suicides et de tentatives de suicide. Infrabel a créé un groupe de travail chargé de se pencher sur cette problématique et participe également à une étude européenne sur le sujet. Les résultats de l'étude sont-ils déjà disponibles?

Le nombre de dépassements de signaux est en baisse, mais reste un problème important en 2011 également; c'est pourquoi Infrabel doit établir un plan d'action interne comprenant de nouvelles mesures supplémentaires. Le gestionnaire de l'infrastructure l'a-t-il déjà fait? Conformément à la recommandation 3.10 de la commission parlementaire, le SSICF doit aussi entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière. A-t-il donné suite à cette recommandation?

Conformément à la recommandation 5.11 de la commission parlementaire, la *Safety Platform* relève

opstelling van cijfermatige en controleerbare doelstellingen noodzakelijk. Is het mogelijk dat spoorwegopérateurs een trein niet laten rijden om te ontsnappen aan controle, waardoor de veiligheidsstatistieken op oneigenlijke wijze worden verbeterd?

Mevrouw Linda Musin (PS) vraagt of er evolutie is in de samenwerking en de uitwisseling van informatie tussen de NMBS-Groep en de DVIS.

In 2011 werden op het vlak van de veiligheidsregeling 36 controles gepland, terwijl er slechts 17 werden uitgevoerd. Wat is de oorzaak van het verschil tussen geplande en uitgevoerde controles?

Wat behelst het pilootproject voor de vaststelling van een nieuwe vertrekprocedure? Welke termijn wordt vooropgesteld voor de effectieve invoering van een nieuwe regeling?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stelt vast dat de onderzoeken naar aanleiding van de ongevallen in Diegem (december 2008) en Buizingen (februari 2010) nog steeds niet definitief werden afgerond: er werden voorts nog geen veiligheidsaanbevelingen en maatregelen gedefinieerd om gelijkaardige ongevallen in de toekomst te vermijden. Wanneer zal dit wel het geval zijn?

Er zijn grote verschillen tussen 2010 en 2011 wat het aantal inspecties, controles en audits betreft: in 2011 werden minder controles en audits uitgevoerd, wat in tegenspraak lijkt te zijn met de wens van de parlementaire commissie om de DVIS een grotere rol in het spoorwegveiligheidsbeleid te laten spelen. Wat is de verklaring van de negatieve evolutie?

Voor het derde jaar op rij is er een stijging van het aantal zelfdodingen en zelfmoordpogingen. Infrabel heeft een werkgroep voor deze problematiek opgericht en neemt ook deel aan een Europees onderzoek over het onderwerp. Zijn de resultaten van het onderzoek al beschikbaar?

Het aantal seinvoorbijrijdingen daalt, maar blijft ook in 2011 een belangrijk probleem; Infrabel moet daarom een intern actieplan met nieuwe aanvullende maatregelen opstellen. Heeft de infrastructuurbeheerder dit reeds gedaan? Overeenkomstig aanbeveling 3.10 van de parlementaire commissie moet de DVIS zelf ook onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvoorbijrijdingen en ter zake aanbevelingen formuleren. Werd aan deze aanbeveling invulling gegeven?

Overeenkomstig aanbeveling 5.11 van de parlementaire commissie behoort het *Safety Platform* tot de

de la responsabilité du SSICF. Or, le rapport annuel du SSICF ne contient pas la moindre information à ce sujet. Quelles sont les activités mises en œuvre au sein de la *Safety Platform*?

M. André Latruwe, le précédent directeur du SSICF, avait indiqué l'an passé que les effectifs du SSICF devraient idéalement passer à 40 ou 46 personnes. Or, en 2011, cette instance de sécurité ne disposait que de 29 collaborateurs. Un renforcement est-il prévu? Y a-t-il un retard causé par des procédures de recrutement complexes ou par d'autres éléments? Le problème de recrutement ne risque-t-il pas de s'aggraver à partir du 17 janvier 2013, étant donné qu'à partir de cette date, plus aucun détachement ne sera possible pour les nouveaux membres du personnel du Groupe SNCB?

La répartition des tâches respectives d'Infrabel et du SSICF n'est pas toujours claire. Des progrès ont-ils été accomplis en cette matière?

La loi du 28 décembre 2011 modifiant la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en vue d'instaurer des amendes administratives donne la possibilité au SSICF d'infliger des amendes administratives. Cette nouvelle compétence a-t-elle été appliquée en 2012?

M. Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen*) estime que les rapports annuels pour les années 2010 et 2011 sont trop concis, si bien que le travail effectué et la volonté de s'attaquer aux problèmes n'apparaissent pas assez clairement. On n'y trouve notamment pas une analyse approfondie des franchissements de signaux, un problème important que les rapports annuels n'évoquent qu'indirectement. Le SSICF confirme-t-il que l'audit que réclamait la commission parlementaire à ce sujet dans sa recommandation 3.10 n'a pas encore été entamé?

Un *Safety desk* a été créé dans le giron d'Infrabel. Quel est le rapport entre cette nouvelle instance et la *Safety Platform*, présidée par le SSICF? Quelles sont leurs compétences respectives? Ces deux instances sont-elles composées des mêmes acteurs?

L'installation du TBL1+ ne peut être imposée par la loi aux opérateurs ferroviaires privés. Ce dossier a-t-il été clôturé ou essaie-t-on encore de convaincre ces opérateurs de l'installer?

Cela prend toujours beaucoup de temps pour compléter le cadre du personnel. Des progrès ont-ils été réalisés dans ce dossier?

M. David Geerts (*sp.a*) demande combien de collaborateurs ont été détachés du Groupe SNCB sur les

responsabilité de la DVIS, mais le rapport annuel de la DVIS ne contient pas la moindre information à ce sujet. Quelles sont les activités mises en œuvre au sein de la *Safety Platform*?

De heer André Latruwe, de vorige directeur van de DVIS, gaf vorig jaar aan dat het aantal personeelsleden van de DVIS best tot 40 of 46 kan worden verhoogd. In 2011 beschikte de veiligheidsinstantie slechts over 29 medewerkers. Werd een groeipad uitgetekend? Is er vertraging door complexe aanwervingsprocedures of andere oorzaken? Dreigt het wervingsprobleem vanaf 17 januari 2013 niet nog groter te worden omdat vanaf die datum voor nieuwe personeelsleden geen detachering vanuit de NMBS-Groep meer mogelijk zal zijn?

De afbakening van de respectieve taken van Infrabel en de DVIS is niet altijd duidelijk. Werd op dit vlak vooruitgang geboekt?

De wet van 28 december 2011 tot wijziging van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, met het oog op de invoering van bestuurlijke boetes geeft de DVIS de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen. Werd deze nieuwe bevoegdheid in 2012 toegepast?

De heer Ronny Balcaen (*Ecolo-Groen*) is van oordeel dat de jaarverslagen van 2010 en 2011 te beknopt zijn, waardoor het gepresteerde werk en de wil om de problemen aan te pakken onvoldoende uit de verf komen. Zo wordt geen grondige analyse gemaakt van de seinvoorbijrijdingen, die een belangrijk probleem vormen, maar in de jaarverslagen slechts zijdelings aan bod komen. Bevestigt de DVIS dat de in aanbeveling 3.10 van de parlementaire commissie gevraagde audit over dit probleem nog niet werd aangevat?

In de schoot van Infrabel werd een *Safety Desk* opgericht. Wat is de verhouding tussen deze nieuwe instantie en het *Safety Platform*, dat door de DVIS wordt voorgezeten? Wat zijn de respectieve bevoegdheden? Maken dezelfde actoren er deel van uit?

De installatie van TBL1+ kan wettelijk niet worden opgelegd aan de private spoorwegoperatoren. Werd dit dossier afgesloten of worden nog pogingen ondernomen om die operatoren alsnog over de streep te halen?

De invulling van het personeelskader blijkt nog steeds traag te verlopen. Is er enige vooruitgang in dit dossier?

De heer David Geerts (*sp.a*) vraagt hoeveel van de huidige 29 personeelsleden gedetacheerden van de

29 membres du personnel actuels. Faut-il inférer du constat que les audits sont effectués par des consultants externes que le SSICF ne dispose pas de compétences suffisantes en interne? Le SSICF rédige-t-il lui-même son rapport annuel?

En 2011, quelque 720 contrôles ont été planifiés. S'agit-il uniquement de contrôles administratifs ou également de contrôles en profondeur?

L'analyse des franchissements de signaux est essentielle pour améliorer le niveau de sécurité des chemins de fer. Il est donc regrettable que le SSICF ait également manqué à ses obligations sur ce plan en 2011.

La commission parlementaire a demandé que le SSICF devienne compétent pour la *Safety Platform* afin de permettre la prise effective de décisions en cas de divergences d'opinion entre Infrabel et la SNCB. Quels sont les rapports entre la *Safety Platform* et le nouveau *Safety Desk*? L'intervenant a l'impression que la *Safety Platform* existe encore juridiquement, mais ne joue plus aucun rôle significatif sur le terrain.

III. — RÉPONSES

M. Joannes Peeters, directeur a.i. du SSICF, explique que la création d'un *Safety Desk* au sein d'Infrabel ne résulte pas des réglementations européenne et belge, car celles-ci définissent clairement les responsabilités respectives: le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la sécurité de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires garantissent une utilisation sûre de cette infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs ont leurs propres systèmes de gestion de la sécurité, qui doivent être harmonisés. L'autorité de sécurité SSICF ne peut ni prendre de décision en la matière, ni arbitrer; elle peut uniquement faciliter les choses. Des décisions importantes concernant l'harmonisation des systèmes de gestion de la sécurité peuvent être prises au sein du *Safety Desk*, qui est présidé par Infrabel et dont le SSICF fait partie. Par ailleurs, le SSICF organise trois ou quatre fois par an la Concertation sur la sécurité (la *Safety Platform*) à laquelle tous les acteurs participent et au cours de laquelle le dossier TBL1+, entre autres, est examiné. Il s'agit d'une importante réunion de concertation à laquelle environ 50 acteurs participent mais ce n'est pas un lieu de décision.

L'orateur reconnaît que le rapport annuel est concis, ce qui est dû, entre autres, aux effectifs réduits et au peu de temps disponible. Il répond cependant aux exigences de l'Agence ferroviaire européenne (AFE). Étant donné que le SSICF est principalement composé

NMBS-Groep zijn. Moet uit de vaststelling dat audits worden uitgevoerd door externe consultants worden afgeleid dat de DVIS intern niet over voldoende competentie beschikt? Stelt de DVIS zelf zijn jaarverslag op?

In 2011 werden 720 controles gepland. Gaat het louter om administratieve controles of zijn er ook controles in de diepte?

De analyse van seinvoorbijrijdingen is essentieel voor een verbetering van het veiligheidsniveau van de spoorwegen. Het valt dan ook te betreuren dat de DVIS ook in 2011 op dit vlak in gebreke is gebleven.

De parlementaire commissie vroeg dat de DVIS bevoegd zou worden voor het *Safety Platform* om zo effectieve besluitvorming mogelijk te maken in geval van meningsverschillen tussen Infrabel en de NMBS. Wat is de verhouding tussen het *Safety Platform* en het nieuwe *Safety Desk*? De spreker heeft de indruk dat het *Safety Platform* juridisch nog wel bestaat, maar op het terrein geen rol van betekenis meer speelt.

III. — ANTWOORDEN

De heer Joannes Peeters, directeur a.i. van de DVIS, verklaart dat de oprichting van een *Safety Desk* in de schoot van Infrabel niet resulteert uit de Europese en Belgische regelgeving, want die bakent de respectieve verantwoordelijkheden duidelijk af: de infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor de veiligheid van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen staan in voor een veilig gebruik van die infrastructuur. Infrastructuurbeheerder en operatoren hebben eigen veiligheidsbeheerssystemen, die goed op elkaar moeten worden afgestemd. De veiligheidsinstantie DVIS kan ter zake geen beslissingen nemen en zelfs niet arbitrer; hij kan enkel faciliteren. In de schoot van de *Safety Desk*, die door Infrabel wordt voorgezeten en waaraan de DVIS deelneemt, kunnen belangrijke beslissingen over de afstemming van de veiligheidsbeheerssystemen worden genomen. De DVIS organiseert daarnaast drie of vier maal per jaar het Veiligheidsoverleg (*Safety Platform*), waaraan alle actoren deelnemen en waar onder meer het dossier TBL1+ wordt besproken; het gaat om een belangrijke overlegvergadering met deelname van ongeveer 50 actoren, maar het is niet de plaats waar beslissingen worden genomen.

De spreker erkent dat het jaarverslag beknopt is, wat onder meer te maken heeft met het beperkt aantal personeelsleden en de beschikbare tijd. Het beantwoordt wel aan de eisen van de *European Railways Agency* (ERA). Omdat de DVIS vooral door ingenieurs en tech-

d'ingénieurs et de techniciens ayant peu d'expérience dans la rédaction de rapports annuels, la mise en page et l'impression du rapport annuel sont dès lors confiées à une entreprise externe.

L'approbation du cadre du personnel pour 2012 n'a été obtenue qu'en novembre dernier, ce qui entraîne un retard dans les recrutements. Sur les 30 membres du personnel qui étaient en service fin 2011, 21 sont détachés du Groupe SNCB. Dès la fin 2012, plus aucun membre du personnel du Groupe SNCB ne pourra être détaché au SSICF, mais les agents détachés qui y travaillent déjà peuvent continuer à y travailler. Il existe toutefois une exception à cette dernière règle: le directeur et le directeur adjoint du SSICF ne peuvent plus être des personnes détachées du groupe SNCB.

Cela fait déjà longtemps qu'un groupe de travail existant étudie le problème capital des dépassements de signaux. Il s'agit d'une matière complexe qui requiert une bonne coordination entre l'infrastructure et le matériel roulant. Le troisième avenant au contrat de gestion conclu entre Infrabel et l'État confie au gestionnaire de l'infrastructure la mission d'établir dans ce domaine un plan d'action en concertation avec les opérateurs ferroviaires. À cet effet, Infrabel lancera très prochainement le *SPAD-desk*, auquel le SSICF sera associé.

Un plan d'action consacré à la problématique des suicides a été élaboré dans le cadre des contrats de gestion 2008-2012. Le Groupe SNCB n'est jusqu'aujourd'hui pas parvenu à maîtriser totalement ce phénomène, qui est encore en augmentation malgré les mesures mises en place.

Le SSICF ne possède pas encore de compétences suffisantes pour réaliser lui-même des audits. Bien que des collaborateurs suivent actuellement une formation en la matière, il est préférable de continuer pour le moment à confier cette mission à des instances externes.

Le SSICF et le Groupe SNCB ont dans l'ensemble de bonnes relations, bien que des tensions puissent parfois se faire jour; si, par exemple, dans le cadre d'une procédure d'autorisation de mise en service de nouveau matériel roulant, le dossier de demande est incomplet, le SSICF doit réclamer des informations, ce qui peut mettre sous pression le planning commercial de la SNCB.

Le projet pilote relatif à l'élaboration d'une nouvelle procédure de départ constitue un exemple de bonne collaboration entre Infrabel et la SNCB. Il s'agit d'un projet complexe qui sera normalement finalisé dans le

nici met weinig ervaring in de redactie van jaarverslagen wordt bemand, wordt de lay-out en de druk van het jaarverslag aan een extern bedrijf uitbesteed.

De goedkeuring van het personeelskader voor 2012 werd pas in november van dat jaar bekomen, wat tot vertraging bij de aanwervingen aanleiding geeft. Van de 30 personeelsleden die einde 2011 in dienst waren, zijn er 21 gedetacheerden van de NMBS-Groep. Vanaf eind 2012 kunnen geen nieuwe personeelsleden van de NMBS-Groep naar de DVIS worden gedetacheerd, maar gedetacheerden die er al werken, mogen wel bij de DVIS aan de slag blijven. Op die laatste regel bestaat wel een uitzondering: de directeur en de adjunct-directeur van de DVIS mogen niet langer gedetacheerde personen van de NMBS-Groep zijn.

Omdat seinvoorbijrijdingen een belangrijk probleem zijn, wordt er in het kader van een bestaande werkgroep al geruime tijd aandacht aan besteed. Het gaat om een ingewikkelde aangelegenheid, die een goede afstemming tussen infrastructuur en rollend materieel vereist. In het derde bijvoegsel bij de beheersovereenkomst tussen Infrabel en de Staat krijgt de infrastructuurbeheerder de opdracht om ter zake, in overleg met de spoorwegoperatoren, een actieplan op te stellen. Daartoe gaat Infrabel zeer binnenkort van start met niet langer gedetacheerde personen van de NMBS-Groep zijn.

In het kader van de beheersovereenkomsten 2008-2012 werd een actieplan met betrekking tot de problematiek van zelfdoding opgesteld. De NMBS-Groep kon tot vandaag echter niet volledig vat krijgen op het fenomeen, dat ondanks de genomen maatregelen nog toeneemt.

De DVIS beschikt vooralsnog niet over voldoende competenties om zelf audits uit te voeren. Er wordt wel opleiding ingericht voor medewerkers, maar momenteel is het nog wenselijk om de audits door externe instanties te laten uitvoeren.

Er is in het algemeen een goede verhouding tussen de DVIS en de NMBS-Groep, al kunnen er wel eens spanningen zijn; indien bijvoorbeeld, tijdens de procedure van toelating tot ingebruikname van nieuw rollend materieel, de voorgelegde aanvraag onvolledig is, moet de DVIS bijkomende inlichtingen vragen, hetgeen de commerciële planning van de NMBS wel eens onder druk zet.

Het pilootproject voor de vaststelling van een nieuwe vertrekprocedure is een voorbeeld van goede samenwerking tussen Infrabel en de NMBS. Het gaat om een complex project, dat normaliter in de loop van 2013 zal

courant de l'année 2013 et donnera lieu à l'instauration effective d'une nouvelle procédure en 2015.

L'analyse d'un accident de chemin de fer couvre de nombreux aspects, ce qui peut expliquer que l'Organe d'enquête prend le temps nécessaire pour publier ses rapports d'enquête. Le rapport d'enquête consécutif à la catastrophe de Buizingen est cependant déjà publié.

La procédure en vue d'attribuer l'audit sur les dépassements de signaux est pratiquement achevée et le marché sera prochainement transmis au secrétaire d'État à la Mobilité pour approbation.

Aucune amende administrative n'a été infligée jusqu'à présent. Il s'agit d'un moyen de pression qui peut inciter davantage les opérateurs à agir dans l'intérêt de la sécurité. Le SSICF fera certainement usage de cette possibilité à l'avenir, par exemple lorsqu'un opérateur ferroviaire ne soumet pas de rapport de sécurité annuel.

L'installation du TBL1+ ne peut être imposée aux opérateurs ferroviaires. À partir de 2015, Infrabel aura certes, sur la base de l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010, la possibilité d'imposer, par exemple, des limitations de vitesse au matériel roulant non doté du TBL1+, mais le SSICF estime que l'on ne pourra recourir à cette possibilité dans la pratique dès lors qu'une telle mesure est considérée comme discriminatoire par l'Union européenne. Cependant, il se pourrait que l'État décide de financer lui-même l'installation du TBL1+ sur le matériel roulant des opérateurs privés, comme c'est le cas aux Pays-Bas; l'incidence budgétaire de cette décision en Belgique est évaluée à un montant de 34 millions d'euros, étalé sur trois ans.

Des contrôles *ad hoc* sont régulièrement effectués. Si, par exemple, l'on apprend qu'un avis suggérant le déplacement d'un signal n'est pas suivi, on peut s'y intéresser de plus près lors d'un contrôle.

M. Erwin Crabbé, expert en sécurité ferroviaire auprès du SSICF, explique la différence existant entre un contrôle et une inspection: un contrôle est une vérification non annoncée de la sécurité sur le terrain, une inspection est une vérification annoncée sur le plan administratif. Un audit est plus global mais présente malgré tout les caractéristiques d'une inspection: il commence par un entretien préliminaire et se poursuit par une inspection administrative.

En raison de la situation sur le terrain, seuls 17 des 36 contrôles prévus ont été effectués en 2011: par exemple, s'il est prévu de contrôler un train de marchandises en particulier qui ne circule justement pas

worden afgerond en in 2015 aanleiding zal geven tot de effectieve invoering van een nieuwe procedure.

De analyse van een spoorwegongeval is een aangelegenheid met veel aspecten, wat kan verklaren dat het Onderzoeksorgaan de nodige tijd neemt om de onderzoeksresultaten te publiceren. Het onderzoeksrapport naar de ramp in Buizingen is echter wel al gepubliceerd.

De procedure ter uitbesteding van de audit met betrekking tot seinvoorbijrijdingen is nagenoeg afgerond en de opdracht zal binnenkort aan de staatssecretaris voor Mobiliteit worden voorgelegd voor goedkeuring.

Tot nu toe werden geen administratieve boetes opgelegd. Het gaat om een drukkingsmiddel, dat voor operatoren een bijkomende motivatie kan zijn om in het belang van de veiligheid te handelen. De DVIS zal in de toekomst zeker van die mogelijkheid gebruikmaken, bijvoorbeeld wanneer een spoorwegoperator geen jaarlijks veiligheidsverslag indient.

De installatie van TBL1+ kan niet worden opgelegd aan de spoorwegoperatoren. Infrabel zal vanaf 2015 op grond van het ministerieel besluit van 30 juli 2010 wel de mogelijkheid hebben om, bijvoorbeeld, snelheidsbeperkingen op te leggen aan rollend materieel zonder TBL1+, maar de DVIS is van oordeel dat deze mogelijkheid niet in de praktijk zal kunnen worden gebracht omdat dergelijke maatregel door de Europese Unie als discriminatoir wordt beschouwd. Het is wel mogelijk dat de Staat beslist om de installatie van TBL1+ op het rollend materieel van de private operatoren zelf te financieren, zoals in Nederland gebeurt; de budgettaire impact hiervan in België wordt geraamd op 34 miljoen euro, gespreid over drie jaar.

Er gebeuren regelmatig *ad hoc*-controles. Indien bijvoorbeeld wordt vernomen dat een advies om een sein te verplaatsen niet wordt gevolgd, kan daar in een controle op worden gefocust.

De heer Erwin Crabbé, expert spoorwegveiligheid bij de DVIS, legt het verschil tussen een controle en een inspectie uit: een controle is een niet aangekondigd onderzoek van de veiligheid op het terrein, een inspectie is een aangekondigd onderzoek op administratief vlak. Een audit is omvattender, maar heeft wel de kenmerken van een inspectie: er is eerst een inleidend gesprek en vervolgens vindt een administratieve inspectie plaats.

Er waren in 2011 36 controles gepland, maar slechts 17 uitgevoerd, wat een gevolg is van de situatie op het terrein: als bijvoorbeeld de controle van een bepaalde goederentrein wordt gepland en die trein blijkt die dag

le jour du contrôle, le contrôle prévu ne peut pas avoir lieu, et les contrôleurs effectuent d'autres contrôles non planifiés. En matière d'inspections, aucune distinction n'est faite entre la planification et la réalisation dès lors que l'objet, le lieu, la date et l'heure font l'objet d'une concertation préalable.

Les contrôles sont planifiés en fonction des incidents des années antérieures. Dès lors, il peut y avoir de grandes différences entre les chiffres des années successives. Par exemple, s'il est constaté que tous les conducteurs de trains disposent des documents requis, ces contrôles sont remplacés par d'autres. Certains types de contrôles demandent en outre plus de travail que d'autres, de sorte que la réduction du nombre de contrôles n'est pas nécessairement indicative d'une baisse de l'activité du SSICF.

Les statistiques se basent sur les contrôles effectivement réalisés. Cela signifie que les contrôles prévus qui ne peuvent pas être effectivement réalisés peuvent se répercuter sur les statistiques.

Les dépassements de signaux et les gauchissements de la voie sont désormais systématiquement enregistrés, de sorte que leur nombre est en hausse dans les statistiques. Une augmentation de la détection du nombre des gauchissements de la voie qui n'ont pas eu d'accidents ou d'incidents comme conséquence, est plutôt positive. Nous pouvons en déduire que les contrôles effectués dans le cadre du système de gestion de sécurité du gestionnaire d'infrastructure ont produit de bons résultats. Auparavant, seuls les dépassements de signaux qui avaient des conséquences effectives étaient enregistrés.

En mai 2011, le SSICF a délivré les premières licences européennes de conducteur de trains à des conducteurs belges. On dénombre aujourd'hui en Belgique 978 licences de conducteur valables pour les 14 opérateurs ferroviaires actifs sur l'infrastructure ferroviaire belge. Fin 2014, toutes les licences belges (7 500 au total) auront été remplacées par des licences européennes alors que l'Union européenne n'impose cette obligation que pour 2018.

La délivrance d'un agrément de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure doit s'effectuer dans le délai légal de 90 jours, qui est déterminé en fonction d'éventuels pics d'activité. Si seul un dossier est traité, le SSICF n'épuise pas le délai légal. Le raccourcissement du délai légal est possible si le SSICF obtiendrait davantage de moyens et de personnel.

niet te rijden, dan kan de geplande controle niet worden uitgevoerd en gaan de onderzoekers over tot andere, niet geplande controles. Bij inspecties is er geen verschil tussen planning en uitvoering omdat onderwerp, plaats, datum en uur vooraf in overleg worden vastgesteld.

Controles worden gepland in functie van incidenten in voorgaande jaren. Daardoor kunnen er grote verschillen zijn tussen de cijfers in opeenvolgende jaren. Indien bijvoorbeeld wordt vastgesteld dat alle treinbestuurders over de vereiste documenten beschikken, dan worden dergelijke controles door andere vervangen. Sommige types van controles zijn ook arbeidsintensiever dan andere, waardoor een vermindering van het aantal controles niet noodzakelijk wijst op een verminderde activiteit van de DVIS.

De statistieken zijn gebaseerd op effectief uitgevoerde controles, wat impliceert dat een geplande controle die niet kan worden uitgevoerd effectief invloed kan hebben op de statistieken.

Anders dan vroeger het geval was, worden seinvoorbijrijdingen en spoorslingeringen nu systematisch geregistreerd, waardoor een hoger aantal in de statistieken wordt opgenomen. Een verhoging van de detectie van het aantal spoorslingeringen, die niet geleid hebben tot ongevallen of incidenten, is eerder positief. Hieruit kunnen wij afleiden dat de controles die uitgevoerd worden binnen het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder goede resultaten opleveren. Vroeger werden enkel seinvoorbijrijdingen met effectieve consequenties geregistreerd.

In mei 2011 heeft de DVIS de eerste Europese vergunningen voor Belgische treinbestuurders uitgereikt. Vandaag zijn er in ons land 978 geldige vergunningen voor de bestuurders van de 14 spoorwegoperators die op de Belgische spoorweginfrastructuur actief zijn. Eind 2014 zullen alle Belgische vergunningen (7 500 in totaal) vervangen zijn door Europese vergunningen, terwijl de Europese Unie dit pas tegen 2018 oplegt.

De aflevering van een veiligheidsvergunning aan de infrastructuurbeheerder moet gebeuren binnen de wettelijke termijn van 90 dagen, die bepaald is in functie van pieken die zich kunnen voordoen. Indien slechts één dossier in behandeling is, put de DVIS de wettelijke termijn niet uit. De inkorting van de wettelijke termijn is mogelijk indien de DVIS meer middelen en personeelsleden zou krijgen.

IV. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constate que conformément à la réglementation européenne, c'est au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires qu'incombe la responsabilité première de la politique en matière de sécurité, et que la création d'un *Safety Desk* au sein d'Infrabel en est une conséquence logique. Selon l'ERA, des contrôles et des inspections doivent également être effectués par les entreprises ferroviaires, tandis que les audits relèvent des instances de sécurité nationales; pour l'instant, cette mission n'est pas suffisamment prise en charge par le SSICF.

Le nombre de franchissements de signaux en Belgique reste supérieur à la moyenne de l'Union européenne. Il est important que l'audit en la matière soit effectué très rapidement et que l'on en tire en outre des conclusions claires.

L'intervenant estime que le SSICF n'a pas assez de personnel et ne dispose pas de moyens humains et juridiques suffisants pour accomplir convenablement sa mission. Du côté du gouvernement, la volonté politique semble insuffisante pour changer cette situation.

M. David Geerts (sp.a) constate qu'à l'égard de certains problèmes, il subsiste des divergences de vues entre Infrabel et la SNCB. La commission parlementaire a recommandé que dans de tels cas, le SSICF soit habilité à trancher, mais cette réforme n'a manifestement pas été mise en œuvre. Comment éviter alors qu'un problème de sécurité ne devienne insoluble par le fait que les deux principaux protagonistes n'arrivent pas à se mettre d'accord?

Selon le SSICF, il n'est pas possible, en vertu de l'interdiction de discrimination, de réduire la vitesse maximale pour du matériel roulant non équipé du TBL1+. Le secrétaire d'État à la Mobilité a pourtant expliqué que cette mesure était bel et bien possible; l'intervenant va interroger ce dernier à ce propos.

M. Joannes Peeters ne veut pas que le SSICF se substitue à Infrabel en ce qui concerne les contrôles. À l'avenir, les contrôles non annoncés du SSICF deviendront moins nombreux, tandis que sa mission essentielle en ce qui concerne l'exécution d'audits gagnera en importance.

Lorsque l'on compare le nombre de franchissements de signaux dans différents pays, il faut tenir compte du constat que tous ne disposent pas d'un système d'enregistrement intégré, de sorte qu'il peut y avoir un sous-rapportage.

IV. — REPLIEKEN EN ANTWOORDEN

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt vast dat overeenkomstig de Europese regelgeving de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen de hoofdverantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeleid dragen en dat de oprichting van een *Safety Desk* binnen Infrabel daarvan een logisch gevolg is. De ERA stelt dat controles en inspecties eveneens door de spoorwegbedrijven moeten gedaan worden, terwijl audits een opdracht zijn voor de nationale veiligheidsinstanties; op dit moment vervult de DVIS te weinig die taak.

Het aantal seinvoorbijrijdingen in België ligt nog steeds hoger dan het gemiddelde van de Europese Unie. Het is belangrijk dat spoedig werk wordt gemaakt van de betreffende audit en dat daar ook duidelijke conclusies uit worden getrokken.

De spreker is van oordeel dat de DVIS over onvoldoende mensen en menselijke en juridische middelen beschikt om haar opdracht behoorlijk te vervullen. Er lijkt bij de regering onvoldoende politieke wil te bestaan om daar verandering in te brengen.

De heer David Geerts (sp.a) stelt vast dat er in sommige aangelegenheden meningsverschillen blijven tussen Infrabel en de NMBS. De parlementaire commissie beval aan dat de DVIS in die gevallen zou kunnen trancheren, maar deze hervorming werd kennelijk niet doorgevoerd. Hoe kan dan worden vermeden dat een veiligheidsprobleem onoplosbaar wordt doordat de twee voornaamste actoren het niet eens raken?

De vermindering van de maximumsnelheid voor rollend materieel dat niet met TBL1+ werd uitgerust, is volgens de DVIS niet mogelijk op grond van het verbod van discriminatie. De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft nochtans verklaard dat deze maatregel wel mogelijk was; de spreker zal hem daarover ondervragen.

De heer Joannes Peeters wil niet dat de DVIS zich op het vlak van controles in de plaats van Infrabel stelt. In de toekomst zullen de onaangekondigde controles van de DVIS minder talrijk worden, terwijl zijn essentiële opdracht wat de uitvoering van audits betreft in omvang zal toenemen.

Bij een vergelijking van het aantal seinvoorbijrijdingen in verschillende landen moet rekening worden gehouden met de vaststelling dat niet alle landen over een geïntegreerd registratiesysteem beschikken, waarvan onderrapportering het gevolg kan zijn.

En vertu de la réglementation belge, il n'est pas possible de confier davantage de compétences au SSICF que celles que l'Union européenne confie aux instances nationales de sécurité. Dans le cadre de l'audit des systèmes de gestion de la sécurité d'Infrabel et de la SNCB que réalisera le SSICF en exécution d'une instruction récente du secrétaire d'État à la Mobilité, les projets de sécurité communs seront néanmoins évalués. Si des problèmes sont constatés dans le cadre de la collaboration, on pourra chercher à l'améliorer en concertation, sans que le SSICF puisse cependant imposer une décision déterminée.

L'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 autorise Infrabel à imposer une réduction de la vitesse maximale en ce qui concerne le matériel non équipé du TBL1+. Infrabel a pris conscience du caractère illicite d'une limitation de vitesse qu'après que des opérateurs ferroviaires privés eurent soumis cette mesure à la Commission européenne. Le secrétaire d'État à la Mobilité dispose toutefois d'autres possibilités pour imposer des objectifs de sécurité, notamment l'arrêté royal du 13 novembre 2009.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

Het is niet mogelijk om door Belgische regelgeving de DVIS meer bevoegdheden te geven dan de opdrachten die de Europese Unie aan de nationale veiligheidsinstanties toevertrouwt. In de audit van de veiligheidsbeheerssystemen van Infrabel en de NMBS die de DVIS, in uitvoering van een recente opdracht van de staatssecretaris voor Mobiliteit, zal uitvoeren, zal wel een evaluatie worden gemaakt van de gemeenschappelijke veiligheidsprojecten. Indien knelpunten in de samenwerking worden vastgesteld, kan in overleg aan verbetering worden gewerkt, evenwel zonder dat de DVIS een bepaalde beslissing kan opleggen.

Het ministerieel besluit van 30 juli 2010 biedt Infrabel de mogelijkheid om vanaf 2015 een vermindering van de maximumsnelheid voor niet met TBL1+ uitgerust materieel op te leggen. Infrabel heeft beseft dat een snelheidsbeperking niet geoorloofd is nadat private spoorwegoperatoren die maatregel hebben afgetoetst bij de Europese Commissie. De staatssecretaris voor Mobiliteit beschikt echter nog over andere mogelijkheden om veiligheidsdoelstellingen op te leggen, namelijk het koninklijk besluit van 13 november 2009.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS

ANNEXE

BIJLAGE

DRUKPROEF - EPREUVE

Commission spéciale sur la sécurité du rail
Audition publique 21 novembre 2012
Rapport annuel 2011 - SSICF



Bijzondere Commissie Spoorwegveiligheid
Hoorzitting 21 november 2012
Jaarverslag 2011 - DVIS

Contenu présentation

2

- Infrastructure ferroviaire et entreprises ferroviaires
- Organisation Autorité de Sécurité
- Evolution sécurité d'exploitation ferroviaire
- Modifications législation
- Délivrance certificats et agréments de sécurité
- Surveillance des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure
- Résumé



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Inhoud presentatie

2

- Spoorweginfrastructuur en spoorwegondernemingen
- Organisatie veiligheidsinstantie
- Evolutie exploitatieveiligheid
- Aanpassingen wetgeving
- Aflevering veiligheidscertificeringen en –vergunningen
- Toezicht op spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder
- Samenvatting



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Infrastructure et entreprises ferroviaires

3

Infrabel

- A mis en disponibilité des cartes et données sur l'infrastructure et nombre de kilomètres (annexe A)

Entreprises ferroviaires

- Fin 2011: 14 entreprises avec certificat de sécurité sur le réseau (annexe A)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Spoorweginfrastructuur en -ondernemingen

3

Infrabel

- Stelde kaarten en gegevens ter beschikking over de infrastructuur en aantal treinkilometer (bijlage A)

Spoorwegondernemingen

- Eind 2011: 14 ondernemingen met veiligheidscertificaat op het net (bijlage A)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Organisation Autorité de Sécurité

4

Direction

- AR du 22 juin 2011 a placé la direction du SSICF sous l'autorité directe du secrétaire d'Etat à la Mobilité
- Directeur SSICF en 2011: André Latruwe
- 2012: recrutement nouveau directeur + directeur adjoint



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters '.be' in a stylized font.

Organisatie veiligheidsinstantie

4

Leiding

- KB van 22 juni 2011 plaatst de leiding van DVIS rechtstreeks onder gezag van Staatssecretaris voor Mobiliteit
- Directeur DVIS in 2011 is André Latruwe
- 2012: aanwerving nieuwe directeur + adjunct-directeur



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Organisation Autorité de Sécurité

5

Fin 2011

- Organigramme SSICF (annexe B)
 - Unité Safety (11 pers.)
 - Unité Infrastructure (6 pers.)
 - Unité Matériel roulant (6 pers.)

- 28,2 ETP - 29 pers.



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Organisatie veiligheidsinstantie

5

Eind 2011

- Organogram DVIS (bijlage B)
 - Eenheid Safety (11 pers.)
 - Eenheid Infrastructuur (6 pers.)
 - Eenheid Rollend Materieel (6 pers.)

- 28,2 VTE - 29 pers.



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Organisation Autorité de Sécurité

6

Depuis 1er juin 2011

- Unité Support administratif et juridique (5)
 - Préparation et suivi du budget, communication, conseils juridiques, ...
 - Gestion du personnel: organisation recrutements et formations
 - Organisation Concertation sur la Sécurité de l'Exploitation ferroviaire



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Organisatie veiligheidsinstantie

6

Sinds 1 juni 2011

- Eenheid Administratieve en Juridische Ondersteuning (5)
 - Voorbereiding en opvolging budget, communicatie, juridische adviezen, ...
 - Personeelbeheer: organisatie aanwervingen en opleidingen
 - Organisatie Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Organisation Autorité de Sécurité

7

Depuis 1er janvier 2012

➤ Unité Supervision

- Le développement de la politique de supervision et la préparation de l'élaboration ont entraîné une non-croissance du nombre de contrôles et inspections en 2011, par contre ils ont permis un bon départ en 2012



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Organisatie veiligheidsinstantie

7

Sinds 1 januari 2012

- Eenheid Supervisie
 - Uitwerking supervisiebeleid en voorbereiding oprichting brachten mee dat het aantal controles en inspecties in 2011 niet aangroeide, maar liet goede start toe in 2012



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Evolution Sécurité ferroviaire

8

Analyse des tendances

- Le SSICF obtient les statistiques dérivées de la base de données de l'analyse des incidents et accidents, par l'Organe d'enquête
- L'accident de Buizingen influence l'analyse des tendances pendant 5 années
- La plupart des indicateurs de sécurité montrent une tendance à la baisse 📉 = meilleure sécurité



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Evolutie spoorwegveiligheid

8

Trendanalyse :

- DVIS krijgt statistieken afgeleid van de databank met de analyse van de incidenten en ongevallen van het Onderzoeksgaan
- Het ongeval in Buizingen beïnvloedt de conclusies van de trendanalyse gedurende 5 jaar
- De meeste veiligheidsindicatoren geven een dalende trend weer 📉 = **betere veiligheid**



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Evolution Sécurité ferroviaire

9

Analyse des tendances

- Nombre de suicides et tentatives ↗
Groupe de travail établi par Infrabel
- Nombre de gauchissements de voies ↗
Surveillance accrue par Infrabel nécessaire
- Nombre de dépassements de signaux ↘
Reste trop élevé. Infrabel a établi un groupe de travail visant des mesures supplémentaires



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Evolutie spoorwegveiligheid

9

Trendanalyse :

- Aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen ↗
Werkgroep opgericht door Infrabel
- Aantal knikken in het spoor ↗
Verscherpt toezicht door Infrabel is vereist
- Aantal ongeoorloofde seinvoorbijrijdingen ↘
Blijft te hoog. Infrabel heeft een werkgroep opgericht om bijkomende maatregelen uit te werken



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Evolution Sécurité ferroviaire

10

Recommandations de sécurité

- Suivi des recommandations de l'Organe d'enquête: pas de rapport en 2011
- Dépassements de signaux: groupe de travail établi par Infrabel a adopté plusieurs mesures
- Le SSICF a incité Infrabel et SNCB à poursuivre leur projet commun de développement d'une nouvelle procédure de départ (accident Dinant, mai 2009)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo for the .be domain, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Evolutie spoorwegveiligheid

10

Veiligheidsaanbevelingen

- Opvolging van de aanbevelingen van het Onderzoeksorgaan : geen verslag in 2011
- Ongeoorloofde seinoverschrijdingen : werkgroep opgericht door Infrabel heeft verschillende maatregelen uitgevaardigd
- DVIS heeft Infrabel en NMBS aangespoord om hun gezamenlijk project om een nieuwe vertrekprocedure te ontwikkelen, verder te zetten (ongeval in Dinant, mei 2009)

**Koninkrijk België***Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen***.be**

Evolution Sécurité ferroviaire

11

Plan d'actions SPFMT (partie SSICF)

- Réalisation complète du PP2009 (35,4 ETP), en avril 2012
- Préparation du PP2012 (43 pers.) et du PP2013 (46 pers.)
- Définition de la politique de supervision, création de l'unité Supervision au 1^{er} janvier 2012



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo of the Flemish Government, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Evolutie spoorwegveiligheid

11

Actieplan FODMT (gedeelte DVIS)

- Volledige realisatie van het PP2009 (35,4 VTE), in april 2012
- Voorbereiding van het PP2012 (43 pers.) en van het PP2013 (46 pers.)
- Definitie van de beleid inzake supervisie, creatie van een eenheid Supervisie op 1 januari 2012



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Evolution Sécurité ferroviaire

12

Plan d'actions SPFMT (partie SSICF)

- Elaboration plan de formation, prévision budgétaire; mise en oeuvre entamée en 2012
- Collaboration avec l'Organe d'enquête pour l'échange de données (l'analyse des tendances)
- Elaboration du plan de collaboration 2012 avec autres NSA et ERA



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo of the Flemish Government, consisting of the text ".be" in a stylized font.

Evolutie spoorwegveiligheid

12

Actieplan FODMT (gedeelte DVIS)

- Uitwerken van een opleidingsplan, budgettaire voorziening ; inwerkingtreding in 2012
- Samenwerking met het Onderzoeksorgaan voor de uitwisseling van gegevens (trendanalyse)
- Ontwikkelen van een samenwerkingsplan met andere NSA's en met de ERA



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Modifications de la législation

13

- Indépendance de l'Autorité de Sécurité
- Fonctionnement et financement de l'Autorité de Sécurité
- Introduction de sanctions administratives

- Conducteurs de trains qui opèrent sur des sections de voies temporairement fermées à la circulation normale
- Transposition de la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la communauté



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Aanpassingen wetgeving

13

- Onafhankelijkheid van de Veiligheidsinstantie
- Werking en financiering van de Veiligheidsinstantie
- Invoering van bestuurlijke boetes

- Tewerkstelling van treinbestuurders op baanvakken tijdelijk gesloten voor het normale verkeer
- Omzetting van de richtlijn Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Modifications de la législation

14

- Transposition de la directive relative aux conducteurs de trains (certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté)
- Règles d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des TSI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo for the .be domain, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Aanpassingen wetgeving

14

- Omzetting van de Machinistenrichtlijn (certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen)
- Exploitatievoorschriften van het spoorwegnet waarop nog geen TSI van toepassing is, met inbegrip van voorschriften voor het seingeving- en verkeersleidingsysteem



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

The .be logo, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Certificats et agréments de sécurité

15

- **Certificats de sécurité partie A**
 - Mise à jour/modification suite au changement de dénomination EF
- **Certificats de sécurité partie B**
 - Mise à jour/modification suite au changement de dénomination EF, extension du nombre de lignes et/ou région linguistique à exploiter, modification de l'organisation interne de l'entreprise,...
- **Agréments de sécurité**
 - Néant en 2011



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

Certificaten en veiligheidscertificering

15

- Veiligheidscertificaten deel A
 - Bijwerkingen wegens naamwijziging SO
- Veiligheidscertificaten deel B
 - Bijwerkingen wegens naamwijziging SO, uitbreiding van de te exploiteren lijnen en/of taalgebied, wijziging van de interne bedrijfsorganisatie, ...
- Veiligheidsvergunningen
 - Geen enkel in 2011



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Surveillance des EF et GI

16

Audits, inspections & contrôles en 2011

- Audits par des consultants pour le SSICF
 - 1 planifié , 0 exécuté
- Inspections réalisées par le SSICF (3,98 ETP)
 - 7 planifiés, 4 exécutés
- Contrôles réalisés par le SSICF (3,98 ETP)
 - 756 planifiés, 569 exécutés



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo for the .be domain, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Toezicht op SO's en IB

16

Audits, inspecties & controles in 2011

- Audits uitgevoerd door consultants voor DVIS
 - 1 gepland, 0 uitgevoerd
- Inspecties uitgevoerd door DVIS (3,98 VTE)
 - 7 gepland, 4 uitgevoerd
- Controles uitgevoerd door DVIS (3,98 VTE)
 - 756 gepland, 569 uitgevoerd



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Surveillance des EF et GI

17

Points d'attention en matière de certification

- Maîtrise des risques liés au recours à des contractants et contrôle des fournisseurs
- Respect des règles spécifiques au réseau en matière de compétence du personnel

Point d'attention en matière de respect des règles de sécurité du GI et des EF

- Règles de communication
- Surveillance du service des manoeuvres (EF)
- Prescriptions propres aux trains de voyageurs (EF)



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

The logo of the Flemish Community, consisting of the letters ".be" in a stylized font.

Toezicht op SO's en IB

17

Aandachtspunten met betrekking tot certificatie

- Risicobeheersing met betrekking tot aannemers en controle op leveranciers
- Naleving netwerkspecifieke vereisten voor competenties van het personeel

Aandachtspunten met betrekking tot de naleving van veiligheidsvoorschriften van IB en SO's

- Communicatievoorschriften
- Toezicht op rangeerdiensten (SO's)
- Voorschriften enkel voor reizigerstreinen (SO's)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Surveillance des EF et GI

18

Points d'attention en matière de contrôles

- Contrôles concernant les fonctions de sécurité autres que conducteurs et accompagnateurs de trains
- Composition des trains de marchandises

Mise à disposition rapports annuels avant le 30 juin

- Défaut d'exécution ajouté à la liste des amendes administratives



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Toezicht op SO's en IB

18

Aandachtspunten voor controles :

- Controles op andere veiligheidsfuncties dan treinbestuurders en treinbegeleiders
- Samenstelling van goederentreinen

Terbeschikkingstelling van de jaarverslagen vóór 30 juni

- Het niet-naleven van deze actie werd toegevoegd aan de lijst met administratieve boetes



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Résumé

19

- **Le niveau de sécurité des chemins de fer belges s'est légèrement amélioré en 2011**
- **Démarrage Concertations sur la Sécurité d'Exploitation ferroviaire**
 - Accueilli positivement par tout le secteur
 - 3x par an
- **Pas de nouveaux rapports d'enquête de l'Organe d'Enquête en 2011**
 - Pas de suivi de recommandations par le SSICF



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

Samenvatting

19

- **Veiligheidsniveau van de Belgische spoorwegen is in 2011 licht verbeterd**
- **Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie opgestart**
 - Positief onthaald door ganse sector
 - 3x per jaar
- **Geen nieuwe onderzoeksverslagen van het Onderzoeksorgaan in 2011**
 - Geen opvolging aanbevelingen door DVIS



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

Résumé

20

- **Le SSICF doit continuer à développer la supervision**
 - Ressources budgétaires allouées en vue d'augmenter l'effectif du personnel du SSICF. La procédure de recrutement se déroule sur plusieurs années et les nouveaux employés doivent être formés
 - L'indépendance du SSICF et l'élaboration de l'unité Supervision ont nécessité des modifications dans l'organisation, ce qui fait que la supervision par le SSICF en 2011 n'a pas obtenu les résultats souhaités



Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Samenvatting

20

➤ **DVIS moet toezicht verder uitbreiden**

- Budgettaire middelen vastgelegd om personeelseffectief van DVIS te verhogen. Aanwervingsprocedure loopt over meerdere jaren en nieuwe medewerkers moeten opgeleid worden
- De onafhankelijkheid van DVIS en de oprichting van de eenheid Supervisie vergden aanpassingen in de organisatie waardoor het toezicht door DVIS in 2011 niet de gewenste resultaten opleverde



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen