

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 juillet 2013

**La sécurité du réseau ferroviaire
en Belgique**

AUDITION

**sur l'exécution de la recommandation 1.20
de la commission spéciale Sécurité du rail
et sur le rapport de la *European Railways
Agency* relatif au service de Sécurité et
d'Interopérabilité des chemins de fer et à
l'Organisme d'enquête sur les accidents
et incidents ferroviaires**

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**

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 à 015: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 juli 2013

**De veiligheid van het spoorwegennet
in België**

HOORZITTING

**over de uitvoering van aanbeveling 1.20 van
de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid
en over het verslag van de European
Railways Agency over de dienst Veiligheid
en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het
Onderzoeksorgaan voor Ongevallen
en Incidenten op het Spoor**

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE BELAST
MET HET ONDERZOEK NAAR DE VEILIGHEID
VAN HET SPOORWEGENNENET 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**

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 tot 015: 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, Linda Musin, Eric Thiébaud
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
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, Karine Lalieux
Raf Terwingen, Stefaan Vercamer
Daniel Bacquelaire, Jacqueline Galant
Karin Temmerman
Stefaan Van Hecke
Sabien Lahaye-Battheu
Gerolf Annemans
Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE	Pages
I. Exposés introductifs	4
A. M. Patrizio Grillo (DG Move de la Commission européenne).....	4
B. M. Chris Carr (<i>European Railways Agency</i>)...	9
C. M. Robert Rumping (<i>European Railways Agency</i>).....	11
II. Discussion	14
A. Questions et observations des membres de la commission.....	14
B. Réponses des invités.....	18
C. Répliques de membres et réponses supplémentaires des invités	23

INHOUD	Blz.
I. Inleidende uiteenzettingen	4
A. De heer Patrizio Grillo (DG Move van de Europese Commissie).....	4
B. De heer Chris Carr (<i>European Railways Agency</i>)	9
C. De heer Robert Rumping (<i>European Railways Agency</i>).....	11
II. Bespreking.....	14
A. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	14
B. Antwoorden van de genodigden.....	18
C. Replieken van de leden en bijkomende antwoorden van de genodigden	23

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé une audition, le 18 juin 2013, sur l'exécution de la recommandation 1.20 de la commission spéciale Sécurité du rail et sur le rapport de la *European Railways Agency* relatif au service de Sécurité et d'Interopérabilité des chemins de fer et à l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. M. Patrizio Grillo (DG Move de la Commission européenne)

M. Patrizio Grillo explique que la politique ferroviaire de la Commission européenne poursuit trois objectifs, à savoir:

- l'ouverture du marché du transport ferroviaire à la concurrence,
- l'amélioration de l'interopérabilité et de la sécurité des réseaux nationaux;
- le développement de l'infrastructure ferroviaire.

La Commission européenne applique en l'occurrence une approche systémique. La Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer concerne les aspects systémiques des réseaux ferroviaires nationaux. Elle s'intéresse au rôle et aux responsabilités des acteurs concernés, au cadre législatif et aux méthodes et niveaux de sécurité.

La Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, en revanche, concerne certains aspects des sous-systèmes: le matériel roulant, les règles opérationnelles, les exigences en termes de personnel, la signalisation, l'infrastructure, etc. Cette directive vise à créer les conditions nécessaires à la réalisation de l'interopérabilité dans le réseau ferroviaire européen. L'article 2, b) définit l'interopérabilité comme suit: "*l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains en accomplissant les performances requises pour ces lignes. Cette aptitude dépend de l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles*".

L'interopérabilité est souvent présentée comme un système dans lequel différents éléments entrent en interaction. Le matériel roulant constitue le noyau central autour duquel gravitent les éléments suivants:

DAMES EN HEREN,

Uw commissie hield op 18 juni 2013 een hoorzitting over de uitvoering van aanbeveling 1.20 van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid en over het verslag van de *European Railways Agency* over de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. De heer Patrizio Grillo (DG Move van de Europese Commissie)

De heer Patrizio Grillo legt uit dat het spoorwegbeleid van de Europese Commissie drie doelstellingen heeft, met name:

- de openstelling van de markt van het spoorwegvervoer voor concurrentie;
- het verbeteren van de interoperabiliteit en de veiligheid van de nationale netwerken;
- het ontwikkelen van de spoorweginfrastructuur.

De Europese Commissie hanteert daarbij een systeembenadering. De Spoorwegveiligheidsrichtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 behandelt de systeemaspecten van de nationale spoorwegnetwerken. Zij heeft oog voor de rol en verantwoordelijkheden van de betrokken actoren, voor het wetgevend kader en voor de veiligheidsmethodes en -niveaus.

Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap handelt daarentegen over aspecten van de subsystemen: het rollend materieel, de operationele regels, de personeelsvereisten, de signalisatie, de infrastructuur, enz. Deze richtlijn beoogt de omstandigheden te creëren waardoor interoperabiliteit in het Europese spoorwegnet kan worden bereikt. De interoperabiliteit wordt er in artikel 2, b), gedefinieerd als "*de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen*".

De interoperabiliteit wordt vaak voorgesteld als een systeem waarbij verschillende elementen met elkaar in interactie treden. Het rollend materieel vormt het centrale punt, waarrond de volgende elementen circuleren: de

l'infrastructure, le contrôle-commande (par exemple, la signalisation), la télématique au service des passagers et du fret (par exemple, les systèmes d'information ou de réservation, les titres de transport), la gestion opérationnelle et la gestion des transports (par exemple, la composition des trains), l'entretien et l'énergie. L'interopérabilité est réalisée par la définition des interactions entre ces différents sous-systèmes.

Pour tous les sous-systèmes précités, il existe des spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Ces spécifications s'appliquent à tous les nouveaux projets. Le plus grand défi ne réside en effet pas tant dans les projets futurs, mais dans les systèmes actuels, qui doivent migrer vers un système interopérable.

À cela s'ajoute la directive sur la sécurité ferroviaire, qui vise une harmonisation centrée sur quatre aspects importants:

- le cadre législatif en matière de sécurité;
- l'approche de la sécurité;
- la transparence dans la réglementation relative à la sécurité;
- l'enquête en cas d'accident ou d'incident.

Dans le cadre de l'harmonisation du cadre législatif en matière de sécurité, il convient de déterminer quelle réglementation doit être adoptée à quel niveau de pouvoir. Une autorité de sécurité doit être mise sur pied dans chaque État membre. La directive définit également le rôle et les responsabilités des acteurs concernés. À cet égard, elle opère une distinction entre les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. D'autres acteurs ont bien sûr également une influence sur la sécurité, comme les constructeurs, les ateliers de maintenance ou les détenteurs de wagons. C'est pourquoi les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent disposer d'un système de gestion de la sécurité tenant compte des risques provoqués par des tiers. La directive confie également une série de tâches à l'autorité de sécurité, comme la surveillance du marché et la délivrance d'autorisations de mise en service de véhicules. L'autorité délivre également des certificats de sécurité aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires, élabore et impose des règles de sécurité, s'occupe de l'immatriculation des véhicules et coopère avec les autres autorités de sécurité nationales.

L'orateur explique qu'après la seconde guerre mondiale, chaque pays a développé son propre système de sécurité et sa propre culture en la matière. Il est donc nécessaire de mettre en place une approche commune de la sécurité. Elle concerne tout d'abord la délivrance d'un certificat de sécurité aux entreprises ferroviaires.

infrastructure, de besturing en seingeving (bijvoorbeeld de signalisatie), de telematica voor de passagiers en de vracht (bv. informatie- of reservatiesystemen, vervoerbewijzen), het operationele management en vervoersmanagement (bijvoorbeeld de samenstelling van de treinen), het onderhoud en de energie. Interoperabiliteit wordt bereikt door de interacties tussen die verschillende subsystemen te bepalen.

Voor al de genoemde subsystemen bestaan er technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI). Die specificaties gelden voor alle nieuwe projecten. De toekomstige projecten vormen echter niet de grootste uitdaging, wel de bestaande systemen die naar een interoperabel systeem moeten worden gemigreerd.

Daarnaast is er de Spoorwegveiligheidsrichtlijn, die een harmonisering beoogt rond vier belangrijke aspecten:

- het wetgevend kader rond veiligheid;
- de benadering van veiligheid;
- de transparantie in veiligheidsregelgeving;
- het onderzoek van ongevallen en incidenten.

In het kader van de harmonisering van het wetgevend kader met betrekking tot veiligheid komt het er op aan te bepalen op welk beleidsniveau welke regelgeving moet worden aangenomen. In elke lidstaat moet een veiligheidsautoriteit worden opgericht. De richtlijn bepaalt ook de rol en de verantwoordelijkheden van de betrokken actoren. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen. Uiteraard beïnvloeden ook andere actoren de veiligheid, zoals de constructeurs, de onderhoudsateliers of de wagoneigenaars. Om die reden dienen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen te beschikken over een veiligheidsbeheerssysteem dat rekening houdt met de risico's veroorzaakt door derden. De richtlijn geeft ook een aantal taken aan de veiligheidsautoriteit, waaronder het markttoezicht en het afgeven van vergunningen voor de indienststelling van voertuigen. De autoriteit geeft ook veiligheidscertificaten af aan de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen, ontwikkelt veiligheidsregels en legt ze op, zorgt voor de registratie van voertuigen en werkt samen met de andere nationale veiligheidsautoriteiten.

De spreker legt uit dat ieder land na WOII een eigen veiligheidssysteem en -cultuur heeft ontwikkeld. Er is dan ook nood aan een gemeenschappelijke benadering van veiligheid. Die draait vooreerst rond het afgeven van een veiligheidscertificaat aan spoorwegondernemingen. Dat certificaat bestaat uit twee delen, met

Ce certificat comprend deux parties: d'une part, un certificat de sécurité valable au sein de l'Union européenne, et d'autre part, une partie nationale, garantissant le respect des règles et conditions nationales en matière de personnel, de matériel roulant, etc. La directive prévoit également de manière détaillée les conditions liées au système commun de gestion de la sécurité, ainsi qu'aux indicateurs, méthodes et objectifs communs en matière de sécurité.

On constate également une évolution des monopoles ferroviaires nationaux vers un système plus ouvert acceptant la participation privée et la concurrence. Pour des raisons de transparence, la publication des règles nationales est dès lors imposée. Un système de notification de ces règles est également d'application, et on a veillé à prévoir une harmonisation du mode de décision des différentes autorités de sécurité nationales. Toutes ces mesures assurent une grande disponibilité des informations, par exemple sur les indicateurs de sécurité communs ou les données sur les accidents et les incidents. Les autorités de sécurité nationales fournissent aussi chaque année un rapport, de sorte que l'évolution de la sécurité ferroviaire peut faire l'objet d'un suivi.

Enfin, la directive sur la sécurité ferroviaire comprend également un chapitre consacré aux enquêtes en cas d'accidents. Sur la base de la directive, chaque État membre a entre-temps dû créer un organisme d'enquête permanent, ayant des tâches et des missions spécifiques.

Au sein de l'Union européenne, l'Agence ferroviaire européenne est chargée de la formulation de projets de STI et de méthodes et d'objectifs communs en matière de sécurité, en concertation avec des experts représentant le secteur au sens large. Les organisations représentatives des voyageurs sont également associées à certaines activités; les partenaires sociaux européens participent aussi à la concertation. Après la phase de concertation, les projets sont transmis à la Commission, puis au comité compétent en vue de leur examen et de leur adoption.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, il convient d'opérer une distinction entre la sécurité du transport et la sécurité de la substance transportée. Pour la sécurité du transport, le choix s'est porté il y a des années, sur le système standard des modalités de sécurité pour les chemins de fer. Pour ce qui est de la sécurité de la substance, d'autres règles sont d'application, à savoir les règles relatives à la sécurité des conteneurs. Au niveau de l'Union européenne, deux directives sont d'application:

enerzijds een veiligheidscertificaat dat geldig is voor de Europese Unie, en anderzijds een nationaal deel, waarin wordt bepaald dat is voldaan aan de nationale regels en voorwaarden inzake personeel, rollend materieel, enz. De richtlijn bepaalt tevens in detail de vereisten rond het gemeenschappelijk systeem van veiligheidsmanagement, alsook rond de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, -methodes en -doelstellingen.

Er is ook een evolutie van nationale spoorwegmonopolies naar een meer open systeem met private participatie en concurrentie. Om redenen van transparantie wordt daarom de publicatie van nationale regels opgelegd. Er geldt tevens een systeem van notificatie van die regels, en er werd gezorgd voor een geharmoniseerde wijze van besluitvorming voor de verschillende nationale veiligheidsautoriteiten. Dat alles zorgt voor een hoge beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren of de data over ongevallen en incidenten. De nationale veiligheidsautoriteiten zenden ook jaarlijks een verslag over, zodat de evolutie van de spoorveiligheid kan worden opgevolgd.

Ten slotte is in de Spoorwegveiligheidsrichtlijn ook een hoofdstuk opgenomen over het onderzoek bij ongevallen. Op basis van de richtlijn diende elke lidstaat inmiddels een permanent onderzoeksorgaan in te richten, met specifieke taken en opdrachten.

Binnen de Europese Unie is het Europees Spoorwegagentschap belast met het formuleren van ontwerpen van TSI en van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en -doelstellingen. Dat gebeurt in overleg met deskundigen die de sector in de ruime zin vertegenwoordigen. Bij bepaalde activiteiten worden ook de reizigersorganisaties betrokken; ook de Europese sociale partners zijn partij bij het overleg. Na de overlegfase worden de ontwerpen overgezonden aan de Commissie, waarna het naar het bevoegde comité gaat voor bespreking en aanneming.

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de veiligheid van het transport en de veiligheid van de vervoerde substantie. Voor de veiligheid van het transport werd jaren geleden geopteerd voor het standaardsysteem van veiligheidsmodaliteiten voor de spoorwegen. Voor de veiligheid van de substantie gelden andere regels, met name over de veiligheid van de containers. Op het niveau van de Europese Unie zijn twee richtlijnen van toepassing:

— la Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses;

— la Directive 2010/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2010 relative aux équipements sous pression transportables et abrogeant les Directives du Conseil 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE.

L'objectif de la réglementation est l'élaboration de règles communes pour un transport sûr, national et transfrontalier, de marchandises dangereuses au sein de l'Union européenne, et ce, tant par terre, par le rail que par les voies navigables intérieures. Ce travail est coordonné au niveau international par les Nations unies, à l'aide du Livre orange reprenant les principes généraux. Au niveau hiérarchique inférieur, ce sont les organisations internationales qui sont actives pour les différents modes de transport. Pour les chemins de fer, il s'agit de l'*Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* (OTIF). L'UN-ECE organise des réunions communes avec les organisations de transport par terre et par les voies navigables intérieures en vue d'établir des règles uniformes pour ces trois modes de transport. Les conteneurs sont en effet utilisés par les trois modes: il est rare que le transport se fasse uniquement par terre, par le rail ou par les voies navigables intérieures. L'Union européenne reprend la réglementation de l'OTIF dans la Directive 2008/68/CE.

En ce qui concerne la hiérarchie, M. Grillo souligne que le RID et la réglementation européenne sont contraignants. Les règles nationales sont soumises aux dispositions de procédure prévues par les directives. Elles s'appliquent, sauf si elles sont contraires aux règles de l'Union européenne. Les normes convenues (au niveau national, européen, international) s'appliquent sur une base volontaire, sauf si elles sont rendues obligatoires par voie légale. D'autres dispositions, telles celles des fiches UIC (*International Union of Railways*) ou règles d'entreprise internes, ne s'appliquent de toute évidence que sur une base volontaire.

En ce qui concerne le rapport avec les règles nationales, celui-ci répond aux principes suivants. Les directives ont été élaborées en tenant compte des règles nationales existantes. Après l'élaboration des directives, le projet d'une nouvelle règle nationale doit être notifié; il est ensuite évalué à l'aide des dispositions de la directive et des principes européens généraux en vigueur, tels que l'interdiction de distorsion du marché intérieur ou de la concurrence. À cet égard, il ne faut pas perdre de vue qu'une règle proposée peut être salutaire pour la sécurité ferroviaire tout en posant problème pour

— Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land;

— Richtlijn 2010/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 2010 betreffende vervoerbare drukapparatuur en houdende intrekking van Richtlijnen 76/767/EEG, 84/525/EEG, 84/526/EEG, 84/527/EEG en 1999/36/EG van de Raad.

De doelstelling van de regelgeving is de opstelling van gemeenschappelijke regels voor een veilig, nationaal en grensoverschrijdend transport van gevaarlijke goederen in de Europese Unie, en dat over land, per spoor en langs de binnenwateren. Dat werk wordt op internationaal niveau gecoördineerd door de Verenigde Naties, met een oranje boek waarin de algemene principes zijn opgenomen. Onder dat hiërarchische niveau zijn de internationale organisaties voor de verschillende vervoersmodi actief. Voor de spoorwegen is dat de *Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* (OTIF). De ECE van de VN houdt gemeenschappelijke vergaderingen met de organisaties voor het vervoer over land en langs de binnenwateren met het oog op de opstelling van uniforme regels voor de drie vervoersmodi. De containers worden immers gebruikt door de drie modi; zelden gaat het vervoer enkel over land, per trein of langs de binnenwateren. De Europese Unie neemt op haar beurt de reglementering van OTIF over in Richtlijn 2008/68/EG.

In het kader van de hiërarchie benadrukt de heer Grillo dat het RID en de Europese regelgeving bindend zijn. Nationale regels zijn onderworpen aan de procedurebepalingen uit de richtlijnen. Zij zijn geldig tenzij zij in strijd zijn met de regels van de Europese Unie. De afgesproken standaarden (nationaal, Europees, internationaal) gelden op vrijwillige basis, tenzij zij door wetgeving bindend werden gemaakt. Andere bepalingen, zoals de UIC (*International Union of Railways*) *leaflets* of interne bedrijfsregels, gelden uiteraard enkel op vrijwillige basis.

Wat de omgang met nationale regels betreft, gelden voorts de volgende principes. Bij het opstellen van de richtlijnen werd rekening gehouden met de bestaande nationale regels. Na de totstandkoming van de richtlijnen moet het ontwerp van een nieuwe nationale regel worden genotificeerd; hij wordt dan tegen het licht gehouden met behulp van de bepalingen uit de richtlijn en van de algemeen geldende Europese beginselen, zoals het verbod op de verstoring van de interne markt of de concurrentie. Daarbij moet in gedachten worden gehouden dat een voorgestelde regel gunstig kan zijn

l'interopérabilité. Une règle adaptée au niveau national peut en effet avoir comme conséquence un transfert modal d'un mode de transport à un autre, ou un transfert géographique d'un État membre à un autre; aussi l'analyse d'impact de la réglementation revêt-elle une grande importance.

L'orateur présente quelques exemples pratiques:

- en Pologne, il avait été proposé de déplacer le siège du conducteur dans une locomotive qui était pourtant déjà certifiée dans d'autres pays. Il est ressorti d'une analyse que cette mesure n'offrirait pas d'avantage immédiat en termes de visibilité des signaux;

- un autre exemple concerne un système de détection des déraillements développé par l'industrie, qui déclencherait automatiquement un arrêt d'urgence. Ce système n'a pas été rendu obligatoire, car il a été estimé qu'il serait préférable qu'un tel système avertisse le conducteur, qui devrait, à son tour, réagir de manière adéquate à la situation. Un tel système n'est pas encore disponible;

- enfin, il y a eu le projet de règle d'un pays visant à braquer une caméra de surveillance sur les conducteurs de train. Une telle règle doit être instaurée de manière générale, faute de quoi il y aurait un problème d'interopérabilité. Plus récemment, la Belgique a formulé une proposition relative à la composition des trains à la suite de l'accident survenu à Godinne en 2012; cette proposition a finalement aussi été rejetée.

M. Grillo conclut qu'il ne suffit pas qu'un organe indépendant formule des recommandations à la suite des accidents. Il importe tout autant que cet organe mesure l'impact des recommandations. C'est ainsi qu'un certain nombre d'éléments doivent être examinés: les autres options, les coûts, les avantages et les désavantages, la sécurité, l'impact sur le marché interne et sur la concurrence, les éventuels transferts de problèmes, les effets environnementaux, etc... À la suite de la catastrophe ferroviaire survenue à Viareggio en Italie en 2009, des voix se sont élevées pour réclamer l'interdiction du transport ferroviaire de matériaux dangereux le long des zones urbaines. Un transfert de ce transport vers la route aurait toutefois encore accru les risques.

Enfin, on observe une évolution importante au niveau de la culture de la sécurité, une approche basée purement et simplement sur la réglementation faisant place à une approche qui tient compte de la gestion des risques et de la sécurité. Il s'agit d'une culture qui est déjà d'application dans d'autres secteurs, comme le

voor de spoorwegveiligheid, maar tegelijk een probleem kan stellen voor de interoperabiliteit. Een nationaal aangepaste regel kan immers een verschuiving van de ene vervoersmodus naar de andere, of een geografische verschuiving van de ene lidstaat naar de andere tot gevolg hebben; daarom is een impactanalyse van de regulering van groot belang.

De spreker geeft enkele praktijkvoorbeelden:

- in Polen was er een voorstel om de plaats van de bestuurderszetel te verplaatsen in een locomotief die nochtans al gecertificeerd was in andere landen. Uit onderzoek bleek dat die ingreep geen onmiddellijk voordeel zou opleveren voor de zichtbaarheid van de signalen;

- een ander voorbeeld betreft een door de industrie ontwikkeld systeem voor de detectie van ontsporingen, waarbij automatisch een noodstop zou worden uitgevoerd. Het systeem werd niet verplicht gemaakt, omdat men het beter achtte dat een dergelijk systeem de bestuurder zou verwittigen, die op zijn beurt gepast moet reageren op de situatie. Een dergelijk systeem is nog niet voorhanden;

- ten slotte was er de ontwerpregel van een land die een bewakingscamera wilde richten op de treinbestuurders. Een dergelijke regel moet algemeen worden ingevoerd omdat anders een probleem van interoperabiliteit rijst. Meer onlangs heeft België een voorstel gedaan over de samenstelling van treinen naar aanleiding van het ongeval in Godinne in 2012; ook dat voorstel werd uiteindelijk afgewezen.

De heer Grillo besluit dat het niet alleen van belang is dat een onafhankelijk orgaan naar aanleiding van ongevallen aanbevelingen formuleert. Het is evenzeer belangrijk dat die de impact van de aanbevelingen meet. Zo moet een aantal elementen worden onderzocht: de andere opties, de kosten, de voor- en nadelen, de veiligheid, de impact op de interne markt en de concurrentie, de mogelijke probleemverschuivingen, de milieugevolgen, enz. Zo gingen er na de treinramp in Viareggio in Italië in 2009 stemmen op om het vervoer van gevaarlijke materialen per trein te verbieden langs de stedelijke gebieden. Een verschuiving van dat transport naar de weg zou echter voor nog grotere risico's hebben gezorgd.

Ten slotte is er een belangrijke evolutie merkbaar in de veiligheidscultuur, van een louter op regelgeving gebaseerde benadering naar een benadering die rekening houdt met risico- en veiligheidsmanagement. Het is een cultuur die al ingang heeft gevonden in andere sectoren zoals de nucleaire sector en de luchtvaart. Voorheen

secteur nucléaire et du transport aérien. Auparavant, on pensait généralement que tout irait bien si tout était intégré dans des règles respectées par les acteurs concernés. Depuis 2004, on a inséré dans la directive sur la sécurité ferroviaire la nécessité de responsabiliser celui qui crée les risques. Cette responsabilité implique également la mise en place d'un système de gestion de la sécurité, ce qui signifie que les risques sont identifiés et que les mesures requises sont prises pour lutter contre ces risques et les éviter. Cette nouvelle culture n'empêche évidemment pas qu'un cadre réglementaire reste toujours nécessaire.

B. M. Chris Carr (European Railways Agency)

M. Chris Carr analyse en détail les résultats en matière de sécurité ferroviaire dans l'Union européenne. Il souligne tout d'abord qu'un voyage en train est trois fois plus sûr qu'un voyage en car et trente fois plus sûr qu'un voyage en voiture. Le train est donc un moyen de transport relativement sûr. Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses est également beaucoup plus sûr que le transport routier. Ces chiffres ne doivent évidemment pas nous inciter à être laxiste ou à nier les problèmes de sécurité. Les décisions concernant les chemins de fer doivent également prendre en compte l'impact des mesures proposées sur la société en général; c'est ce que l'on entend par une approche basée sur un système.

Un autre débat important est celui relatif à la libéralisation du marché. Les chiffres montrent que les pays dans lesquels la libéralisation des chemins de fer est la plus poussée sont en général les meilleurs élèves en termes de sécurité. Cela ne signifie pas que la libéralisation permet de renforcer la sécurité, mais on peut à tout le moins en conclure qu'elle n'aggrave pas l'insécurité.

La sécurité s'est fortement améliorée depuis le début des années 1990: le nombre d'accidents a sensiblement diminué au fil des ans. Cette tendance à la baisse est moins marquée ces dernières années. Il est dès lors difficile de se faire une idée précise de la situation lorsque le nombre d'accidents et de décès est de moins en moins élevé. Or, il est essentiel de pouvoir évaluer la situation à temps, car les systèmes ferroviaires sont comme des pétroliers: lorsque les choses commencent à mal tourner, il est extrêmement difficile de changer de cap. C'est pour ce motif que l'ERA a lancé deux études en vue de développer deux outils de monitoring. Ces outils s'intéressent non pas aux données relatives aux accidents, mais bien à la façon dont la sécurité est organisée, ainsi qu'aux circonstances qui sont à l'origine des incidents ferroviaires. Ces informations offrent une image plus exacte de la problématique de la sécurité.

heerste de gedachte dat alles goed zou gaan indien alles werd opgenomen in regels die door de betrokken actoren werden nageleefd. Sedert 2004 is in de spoorwegveiligheidsrichtlijn de nood aan responsabilisering opgenomen van diegene die de risico's in het leven roept. Die verantwoordelijkheid brengt ook de instelling van een veiligheidsbeheerssysteem met zich mee, wat betekent dat de risico's in kaart worden gebracht en dat de vereiste maatregelen worden genomen om die risico's te bestrijden en te voorkomen. Die nieuwe cultuur neemt uiteraard niet weg dat er nog steeds nood is aan een omkaderende regelgeving.

B. De heer Chris Carr (European Railways Agency)

De heer Chris Carr gaat dieper in op de resultaten inzake spoorwegveiligheid in de Europese Unie. Hij onderlijnt vooreerst dat een treinreis driemaal veiliger is dan een busreis en dertigmaal veiliger dan reizen met de wagen. De trein is dus een relatief veilig vervoermiddel. Ook het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is veel veiliger dan op de weg. Uiteraard mogen die cijfers niet aanzetten tot laksheid of het negeren van veiligheidsproblemen. Tevens moet bij beslissingen over de spoorwegen worden gekeken naar de impact van vooropgestelde maatregelen op de samenleving als geheel; dat is wat bedoeld wordt met een systeem-gebaseerde benadering.

Een ander belangrijk debat is dat van de liberalisering van de markt. Uit de cijfers blijkt dat de landen waarin het spoor het meest geliberaliseerd is, over het algemeen ook het best scoren op het vlak van veiligheid. Dat betekent niet dat liberalisering voor meer veiligheid zorgt, maar het toont wel aan dat de vrijmaking van de markt niet leidt tot een verhoogde onveiligheid.

Sinds het begin van de jaren 90 is de veiligheid aanzienlijk verbeterd: het aantal ongevallen is merkbaar gedaald door de jaren heen. Die dalende trend zet zich de laatste jaren minder sterk door. Het is dan ook moeilijk om een accuraat beeld te krijgen van de situatie wanneer het aantal ongevallen en het aantal doden steeds lager ligt. Een tijdige analyse is echter van groot belang, want spoorwegsysteem zijn als olietankers: wanneer het fout dreigt te gaan, is het ontzettend moeilijk om nog bij te sturen. Om die reden heeft de ERA twee studies opgestart met het oog op de ontwikkeling van twee monitoringinstrumenten. Die tools kijken niet naar de ongevallendata, maar wel naar de manier waarop de veiligheid georganiseerd wordt en naar omstandigheden die hebben geleid tot treinincidenten. Die gegevens leveren een accurater beeld over de veiligheidsproblematiek op.

Les données en matière de sécurité enregistrées pour la Belgique sont relativement stables depuis 2004. La sécurité s'améliore en revanche dans d'autres pays de l'UE, même si la diminution du nombre d'accidents y est de moins en moins marquée, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus. Il est du reste permis de se poser des questions quant aux données antérieures à 2010, notamment en ce qui concerne la définition de la notion d'"accident grave". Un autre problème statistique est celui des tiers, qui représentent aujourd'hui 90 % du nombre de personnes tuées sur le rail. Sont visés en l'espèce les décès de personnes non autorisées et les suicides, mais il est souvent difficile de distinguer ces deux catégories. Les décès de personnes non autorisées sont repris dans les statistiques relatives aux accidents ferroviaires, contrairement aux suicides. Enfin, étant donné le nombre limité d'accidents, la survenance d'un accident grave a immédiatement un impact important sur les statistiques afférentes à l'année concernée.

Les chiffres relatifs à la sécurité ferroviaire en Belgique montrent que notre pays se situe dans la moyenne en ce qui concerne les différentes catégories de personnes considérées dans leur ensemble, et sous la moyenne pour ce qui est du nombre de victimes internes (passagers et personnel). Le nombre d'accidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses est aussi relativement faible. La Belgique obtient un score moyen à l'échelle européenne.

Il convient toutefois de souligner que de tels classements doivent toujours être examinés à la lumière des observations formulées ci-dessus.

En ce qui concerne la sécurité de l'infrastructure, une discussion a été engagée avec l'autorité de sécurité SSICF au sujet des systèmes ATP (*Automatic Train Protection*). Étant donné qu'il ne garantit pas une surveillance constante de la vitesse, le TBL1+ n'est pas reconnu par l'ERA en tant que système ATP¹, ce qui a également un effet sur les statistiques relatives à la couverture du réseau belge par un ATP.

Eu égard à sa densité de population élevée, la Belgique comporte un grand nombre de passages à niveau, dont beaucoup (85 %) sont sécurisés. Il s'agit du chiffre le plus élevé enregistré au sein de l'Union européenne. Or, le nombre d'accidents survenus à la

Sedert 2004 zijn de veiligheidsdata voor België vrij stabiel. In andere EU-landen is daarentegen een verbetering van de veiligheid merkbaar, ook al zijn de dalingen van het aantal ongevallen daar, zoals hierboven gesteld, steeds minder sterk. Bovendien worden ook vraagtekens geplaatst bij de gegevens die dateren van vóór 2010, onder meer over de invulling van het begrip "ernstig ongeval". Een ander statistisch probleem is dat van de derde partijen, die vandaag de dag 90 procent van het aantal doden op het spoor vertegenwoordigen. Daarbij gaat het om onbevoegde personen en zelfdodingen, waarbij het verschil tussen beide categorieën vaak niet duidelijk te maken is. De onbevoegden worden wel meegerekend in de ongevallencijfers op het spoor, de zelfdodingen niet. Ten slotte heeft het lage aantal ongevallen ook tot gevolg dat één ernstig ongeval onmiddellijk een grote impact heeft op de statistieken voor dat jaar.

De cijfers rond de spoorwegveiligheid in België tonen aan dat het land zich in de middenmoot bevindt voor wat betreft alle categorieën van personen samen, en benedengemiddeld scoort op het vlak van het aantal interne slachtoffers (passagiers en personeel). Ook het aantal treinongevallen met gevaarlijke goederen is relatief laag. België kent in Europees perspectief een gemiddelde score.

Dergelijke klasseringen moet uiteraard steeds worden bekeken in het licht van bovengenoemde randbemerkingen.

Op het vlak van de veiligheid van de infrastructuur is momenteel een discussie aan de gang met de Belgische veiligheidsautoriteit DVIS, meer bepaald over de ATP-systemen (*Automatic Train Protection*). ERA erkent momenteel TBL1+ niet als een ATP-systeem, omdat het geen constant snelheidstoezicht garandeert¹. Ook dat heeft gevolgen voor de statistieken over de dekking van het Belgische net door een ATP.

België kent als dichtbevolkt gebied een hoog aantal spooroverwegen. Een hoog percentage (85 procent) daarvan is beveiligd; dat is het hoogste cijfer in de Europese Unie. Het aantal ongevallen aan overwegen bevindt zich echter rond het Europese

¹ Remarque après l'audition: "la position de l'Agence concernant la définition d'un système ATP telle que fournie dans l'annexe I de la directive Sécurité est qu'il faut comprendre "*obedience to signal*" comme le fait de "protéger le point danger" et comprendre "*speed supervision*" comme "supervision continue de la vitesse", ce qui rend le système TBL1+ non éligible comme ATP".

¹ Opmerking na afloop van de hoorzitting: "het standpunt van het Agentschap in verband met de definitie van een ATP-systeem zoals het in de bijlage I bij de Veiligheidsrichtlijn wordt weergegeven, luidt dat "*obedience to signal*" moet worden begrepen als het feit dat het gevaarpunt wordt beschermd en "*speed supervision*" als het permanent toezicht op de snelheid, waardoor het TBL1+-systeem niet in aanmerking komt als ATP" (vertaling).

hauteur de passages à niveau se situe plus ou moins dans la moyenne européenne, ce qui s'explique vraisemblablement par la densité de population élevée.

M. Carr conclut son exposé en précisant que la Belgique se situe dans la moyenne des pays de l'Union européenne sur le plan de la sécurité ferroviaire. Il en va de même en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Les passagers et le personnel sont exposés à un risque de sécurité supérieur à la moyenne, mais les statistiques relatives aux dernières années sont encourageantes. Plusieurs changements positifs ont en effet été initiés récemment à la suite du drame de Buizingen. Ils se traduiront sans aucun doute positivement dans les statistiques futures.

C. M. Robert Rumping (*European Railways Agency*)

M. Robert Rumping fait un exposé sur l'audit de suivi relatif à l'autorité belge de sécurité et à l'organisme d'enquête. Le premier rapport d'audit, qui a été établi à la demande de la commission spéciale Sécurité du rail, a été publié le 30 juin 2010. Les conclusions du rapport ont trouvé un écho dans le rapport de la commission parlementaire spéciale qui a été instituée à la suite de l'accident ferroviaire de Buizingen. Dans sa recommandation 5.20, la commission demande à l'ERA "de réaliser en 2013 un audit de suivi afin d'évaluer dans quelle mesure les engagements pris ont été mis en pratique et de quelle manière le SSICF et l'organe d'enquête ont évolué." (DOC 53 0444/002, p. 322). C'est la même méthodologie qu'en 2010 qui a été suivie pour l'audit de suivi. Elle a été élaborée en concertation avec les autorités nationales de sécurité et les organismes d'enquête. Le rapport a été fourni dans un délai restreint de deux mois, alors que cela prend normalement neuf mois, et avec des moyens limités. Les recommandations contenues dans le rapport de la commission spéciale ont particulièrement retenu l'attention. L'audit se penche tout particulièrement sur les tâches et missions de l'autorité nationale de sécurité (SSICF) et de l'organisme d'enquête (OEAIIF). Une équipe composée de cinq personnes a, selon un calendrier fixé, travaillé sur base d'une analyse de documents ainsi que de rencontres et d'interviews.

Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OEAIIF)

Il est ressorti de l'audit que l'OEAIIF a réalisé des progrès sensibles depuis 2010. Une procédure d'enquête en cas d'accident a été définie et documentée. Dans la pratique, l'organisme exécute la plupart de ses tâches. L'orateur aborde ensuite cinq thèmes spécifiques de l'audit: les moyens, la relation avec la justice, les

gemiddelde. Dat wordt wellicht verklaard door de hoge bevolkingsdichtheid.

De heer Carr besluit dat België in de Europese Unie een gemiddelde prestatie neerzet op het vlak van spoorwegveiligheid. België presteert gemiddeld op het vlak van het vervoer van gevaarlijke goederen. Passagiers en personeel lopen een bovengemiddeld veiligheidsrisico, maar de cijfers voor de laatste jaren zijn hoopvol. Recent werden immers enkele positieve veranderingen aangebracht ingevolge de treinramp in Buizingen. Die zullen zich ongetwijfeld in de gunstige zin vertalen in de toekomstige statistieken.

C. De heer Robert Rumping (*European Railways Agency*)

De heer Robert Rumping houdt een uiteenzetting over de vervolgaudit over de Belgische veiligheidsautoriteit en het onderzoeksorgaan. Het eerste auditverslag, dat op vraag van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid opgesteld is, werd bekendgemaakt op 30 juni 2010. De conclusies van het verslag vonden hun weg naar het verslag van de bijzondere parlementaire commissie, die werd opgericht naar aanleiding van het treinongeval in Buizingen. In aanbeveling 5.20 vraagt de commissie aan ERA om "in 2013 een vervolgaudit te houden die moet evalueren in hoeverre de genomen engagementen in de praktijk zijn gebracht en hoe de DVIS en het Onderzoeksorgaan zijn geëvolueerd." (DOC 53 0444/002, p. 322). Voor de vervolgaudit werd dezelfde methodologie gebruikt als in 2010. Die kwam tot stand in overleg met de nationale veiligheidsautoriteiten en onderzoeksorganen. Het verslag werd afgeleverd binnen een beperkte termijn van twee maanden, terwijl dat normaal negen maanden bedraagt, en met beperkte middelen. Er werd een bijzondere focus gelegd op de aanbevelingen uit het verslag van de bijzondere commissie. De scope van de audit is toegespitst op de taken en opdrachten van de nationale veiligheidsautoriteit (DVIS) en het onderzoeksorgaan (OOIS). Er werd volgens een vastgesteld tijdspad gewerkt met een team van vijf personen op basis van een analyse van documenten en aan de hand van meetings en interviews.

Onderzoeksorganen voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS)

Uit de audit is gebleken dat het OOIS sinds 2010 een aanzienlijke vooruitgang heeft geboekt. Er werd een onderzoeksprocedure bij ongevallen beschreven en gedocumenteerd. In de praktijk voert het orgaan de meeste van zijn taken uit. De spreker gaat vervolgens in op een vijftal specifieke thema's uit de audit: de middelen, de

rapports d'enquête, la procédure et les recommandations en matière de sécurité.

L'effectif est passé de une à cinq personnes; en outre, une extension supplémentaire est encore envisagée. L'OEAIF peut également faire appel à un groupe externe de 150 personnes dotées de l'expérience et l'expertise requises, dans le cadre d'une enquête. Le budget disponible a également été porté de 500 000 à 1 million d'euros (environ). Un point susceptible d'être amélioré est le fait que l'effectif n'est pas lié au degré d'activité; ce faisant, on ne peut garantir que le personnel de l'OEAIF sera toujours suffisant.

En ce qui concerne la coopération avec la police et la justice, il est frappant de constater qu'il existe en pratique une bonne coopération avec les services de police. Un projet d'accord de coopération a été établi par l'organisme d'enquête, en collaboration avec la police des chemins de fer. Il y a toutefois un problème lié au fait qu'en Belgique, une enquête judiciaire *a priori* sur les enquêtes techniques de l'organisme; il n'existe pas encore d'accord de coopération à ce sujet.

Il est également ressorti de l'audit que l'organisme mène l'enquête de manière efficace lors des accidents. Il a déjà publié quatre rapports d'enquête (situation fin mai 2013), dont l'un d'entre eux, concernant l'accident de train de Buizingen, était extrêmement complexe. Il n'est toutefois pas facile d'engager des experts ferroviaires indépendants; c'est pourquoi l'organisme d'enquête éprouve des difficultés à attirer des personnes ayant une connaissance pratique du monde ferroviaire. Il convient aussi de souligner que les rapports de l'organisme sont publiés avec un retard substantiel. Le délai d'un an est généralement dépassé. Par ailleurs, à l'exception du rapport sur Buizingen, la recherche des causes principales et l'enquête sur la gestion de la sécurité ne se retrouvent pas suffisamment dans les rapports.

En ce qui concerne la procédure, M. Rumping fait remarquer que l'organisme d'enquête a développé et appliqué ses premiers processus de travail. Un manuel documenté contenant des instructions pratiques est disponible. Depuis 2012, l'organisme d'enquête a développé un outil en vue de publier des rapports de manière plus systématique et fréquente. La procédure a dès lors été sensiblement améliorée, et a été transmise à l'autorité de sécurité. Au moment de l'audit, le nombre d'exemples pratiques disponibles était bien sûr encore limité, étant donné que tous les rapports d'enquête disponibles avaient été publiés depuis moins d'un an.

relatie met het gerecht, de onderzoeksrapporten, de procedure en de veiligheidsaanbevelingen.

Het personeelsbestand groeide van één naar vijf personen; bovendien wordt nog een extra uitbreiding in het vooruitzicht gesteld. Ook kan het OOIS een beroep doen op een externe groep van 150 personen met de nodige expertise en ervaring, op wie een beroep kan worden gedaan in het kader van een onderzoek. Het beschikbare budget werd ook verdubbeld van 500 000 naar (ongeveer) 1 miljoen euro. Punten van verbetering zijn dat het personeelsbestand niet gelieerd is aan de graad van activiteit; op die manier kan niet worden gegarandeerd dat de bestaafing van het OOIS steeds afdoende zal zijn.

Wat de samenwerking met politie en justitie betreft, valt de goede praktische samenwerking met de politiediensten op. Er werd een ontwerp van samenwerkingsakkoord opgesteld door het onderzoeksorgaan, in samenwerking met de spoorwegpolitie. Een aandachtspunt is evenwel dat in België een gerechtelijk onderzoek voorrang krijgt op de technische onderzoeken van het orgaan; daarover bestaat nog geen samenwerkingsakkoord.

Uit de audit is ook gebleken dat het onderzoeksorgaan op efficiënte wijze onderzoek doet bij ongevallen. Het heeft reeds vier onderzoeksrapporten gepubliceerd (situatie eind mei 2013), waarvan één hoogst complex, met name dat over het treinongeval in Buizingen. Onafhankelijke spoorwegdeskundigen zijn echter moeilijk aan te werven; om die reden heeft het onderzoeksorgaan moeite om personen aan te trekken met een praktische kennis over het spoorwezen. Tevens moet worden aangestipt dat de verslagen van het orgaan met een substantiële vertraging worden gepubliceerd. De termijn van één jaar wordt doorgaans overschreden. Met uitzondering van het rapport over Buizingen ontbreekt in de verslagen ook te veel het onderzoek naar de hoofdoorzaken en het veiligheidsmanagement.

Wat de procedure betreft, merkt de heer Rumping op dat het onderzoeksorgaan zijn eerste werkprocessen heeft ontwikkeld en toegepast. Een gedocumenteerd handboek met praktische instructies is voorhanden. Sedert 2012 heeft het onderzoeksorgaan een tool ontwikkeld met het oog op een meer systematische en frequente rapportering. De procedure is bijgevolg aanzienlijk verbeterd, en werd overgezonden aan de veiligheidsautoriteit. Op het ogenblik van de audit was het aantal beschikbare praktische voorbeelden uiteraard nog beperkt aangezien alle beschikbare onderzoeksrapporten minder dan een jaar oud waren.

Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)

M. Rumping approfondit également les constatations du rapport sur l'autorité de sécurité. Il est frappant de constater que, depuis 2010, elle a fourni des efforts considérables en vue de développer ses activités de contrôle. Elle obtient un bon résultat sur le plan de l'indépendance, de l'autorité, du personnel et des moyens. Un système est mis en place pour la délivrance de certificats de sécurité et de permis et pour, notamment, la mise en service de véhicules et de l'infrastructure. Toutefois, il reste encore quelques problèmes. Ainsi, une stratégie de contrôle complète doit être instaurée; il convient aussi de fournir des efforts supplémentaires en vue de parvenir à un véritable *leadership* sur le plan de la gestion de la sécurité, et de disposer de processus encore plus prévisibles, harmonisés et réutilisables.

Le SSICF obtient de bons résultats en matière d'indépendance. C'est ainsi que le cadre légal a été amélioré; un rapport d'activité est dorénavant transmis au secrétaire d'État à la Mobilité. Le management a été sélectionné en dehors des acteurs du secteur et recruté de manière minutieuse. L'attention s'est également portée sur le personnel et les moyens, un budget suffisant et une expertise technique interne de qualité. Les contrôles et inspections d'Infrabel ne minent plus l'autorité de l'Autorité de sécurité.

Grâce à cela, il y a une réelle indépendance dans la prise de décision. Provisoirement, l'effectif de personnel doit toutefois encore faire l'objet d'une attention particulière, car il faut trouver le bon équilibre entre indépendance et expertise. Les effectifs augmenteront encore pour passer de 34 à 46 unités.

L'autorité de sécurité dispose entre-temps de l'autorité nécessaire. C'est ainsi que l'aspect répressif a été réglé par la loi, des amendes administratives étant notamment prévues. L'autorité joue également un rôle consultatif actif et participe à d'importantes concertations avec le secteur ferroviaire belge. Il est cependant important que l'autorité de sécurité continue à améliorer son *leadership* et que sa fonction consultative évolue d'une nature technique vers une nature plus stratégique.

La procédure de certification de sécurité a également bénéficié d'une évaluation positive. C'est ainsi qu'on utilise des processus prévisibles et réutilisables, bien structurés et documentés, et développés sur la base d'une expertise de bon niveau. Il faut cependant mieux documenter la prise de décisions antérieures afin de pouvoir parler de cohérence dans la prise de décision.

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS)

De heer Rumping gaat tevens dieper in op de vaststellingen uit het rapport over de veiligheidsautoriteit. Opvallend is dat zij sedert 2010 aanzienlijke inspanningen heeft geleverd om haar toezichtactiviteiten te ontwikkelen. Zij scoort sterk op het vlak van onafhankelijkheid, gezag, personeel en middelen. Er is een systeem ingericht voor de uitreiking van veiligheidscertificaten en vergunningen en voor onder meer de indienstelling van voertuigen en infrastructuur. Toch blijven er nog enkele aandachtspunten. Zo moet er nog een volledige toezichtstrategie worden ingevoerd; ook is er nood aan bijkomende inspanningen om tot een echt leiderschap te komen op het vlak van veiligheidsmanagement, en om over nog meer voorspelbare, geharmoniseerde en herbruikbare processen te beschikken.

De DVIS scoort sterk op het vlak van onafhankelijkheid. Zo werd het wettelijk kader verbeterd; van nu af aan wordt een activiteitenverslag bezorgd aan de staatssecretaris voor Mobiliteit. De selectie buiten sector en aanwerving van het management werd zorgvuldig uitgevoerd. Er was ook aandacht voor personeel en middelen, met een afdoende budget en een degelijke technische interne deskundigheid. De controles en inspecties van Infrabel ondermijnen niet langer het gezag van de veiligheidsautoriteit.

Dat alles zorgt voor een echte onafhankelijkheid bij de besluitvorming. Voorlopig moet wel nog bijzondere aandacht uitgaan naar het personeelsbestand, met oog voor een juist evenwicht tussen onafhankelijkheid en expertise. Het personeelsaantal zal nog verder aangroeien van 34 naar 46.

Ook beschikt de veiligheidsautoriteit inmiddels over het nodige gezag. Zo werd de rechtshandhaving bij wet geregeld, met onder meer administratieve boetes. De autoriteit heeft ook een actieve adviserende rol en neemt deel aan belangrijke overlegmomenten van de Belgische spoorwegsector. Belangrijk is evenwel dat de veiligheidsautoriteit blijft werken aan haar leiderschap, en dat haar adviesfunctie verschuift van een technische naar een meer strategische input.

Ook de procedure van veiligheidscertificatie werd positief geëvalueerd. Zo wordt gewerkt met voorspelbare en herbruikbare processen, die goed gestructureerd en gedocumenteerd zijn, en werden ontwikkeld op basis van een degelijk niveau van deskundigheid. De eerder genomen beslissingen moeten echter nog beter gedocumenteerd worden opdat er sprake kan zijn van consistentie in de besluitvorming.

La procédure relative aux agréments de sécurité est conforme aux exigences de l'Union européenne. Il est vrai qu'elle se fonde sur une grande expertise dans le chef du personnel, même s'il s'agit d'accorder davantage d'attention à la description plus détaillée des processus standard et des directives relatives à l'utilisation des critères d'évaluation.

Depuis 2010, l'autorité de sécurité a également réalisé des progrès considérables en matière d'activités de surveillance. Un plan et une stratégie pluriannuels, mettant en œuvre les techniques de surveillance adéquates, sont en cours d'élaboration. L'approche consolidée et basée sur le risque est encouragée. La coordination entre les différentes entités reste néanmoins perfectible, tout comme le modèle de risque global.

En ce qui concerne l'activité d'autorisation de mise en service des véhicules, des avancées ont été réalisées en termes de formalisation d'un processus structuré. La réglementation et la documentation nécessaires ont ainsi été mises en place. Ce travail reste toutefois effectué par un nombre limité d'experts, et leurs avis ne sont pas toujours suivis par le secteur. Les mêmes remarques s'appliquent d'une manière générale aux sous-systèmes de l'infrastructure.

Conclusion

L'orateur conclut que l'audit a démontré que les recommandations de la commission parlementaire ont été prises au sérieux par l'autorité de sécurité et par l'organisme d'enquête. Les problèmes signalés ont été résolus depuis lors ou sont actuellement à l'étude; dans certains cas, en effet, un suivi à moyen terme s'impose.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres de la commission

Mme Linda Musin (PS) constate qu'un État membre peut proposer à la Commission européenne une nouvelle mesure pour le rail. Il a par ailleurs été émis qu'une mesure favorable à la sécurité pouvait avoir un effet négatif sur l'interopérabilité. Peut-on dès lors en conclure que la Commission européenne peut refuser une mesure de sécurité en vue de stimuler l'interopérabilité? Cela semblerait préoccupant.

De procedure rond de veiligheidsvergunningen is in overeenstemming met de vereisten van de EU. Zij steunt dan ook op een hoge mate van deskundigheid in hoofde van het personeel, al moet er wel nog meer aandacht gaan naar een verdere detaillering van de beschrijving van de standaardprocessen en de richtlijnen rond het gebruik van de beoordelingscriteria.

De veiligheidsautoriteit heeft sedert 2010 ook een aanzienlijke vooruitgang geboekt op het vlak van toezichtactiviteiten. Er wordt thans een meerjarenplan- en strategie opgesteld en er wordt gebruik gemaakt van adequate toezichttechnieken. Een geconsolideerde en op risico gebaseerde benadering wordt aangemoedigd. Toch kan de coördinatie tussen de verschillende eenheden nog beter; ook het globale risicomodel is nog voor verbetering vatbaar.

Wat betreft het verlenen van machtigingen voor de inbedrijfstelling van de voertuigen is er een vooruitgang in het formaliseren van het gestructureerd proces voor de indienststelling. Zo is voorzien in de nodige regelgeving en documentatie. Wel wordt dat werk nog steeds uitgevoerd door een beperkt aantal deskundigen en wordt hun oordeel niet steeds gevolgd door de sector. Voor de subsystemen in de infrastructuur gelden over het algemeen dezelfde opmerkingen.

Besluit

De spreker besluit dat uit de audit bewijzen naar voor zijn gekomen dat de aanbevelingen van de parlementaire commissie ernstig werden genomen door de veiligheidsautoriteit en het onderzoeksorgaan. De gesignaleerde problemen werden inmiddels opgelost of worden momenteel onderzocht; in sommige gevallen is immers een opvolging op de middellange termijn noodzakelijk.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt vast dat een lidstaat een nieuwe maatregel voor het spoor kan voorstellen aan de Europese Commissie. Tegelijk werd de stelling naar voor geschoven dat een maatregel die gunstig is voor de veiligheid een nadelig effect kan hebben op de interoperabiliteit. Houdt dat bijgevolg in dat de Europese Commissie een maatregel rond veiligheid kan weigeren met het oog op het stimuleren van de interoperabiliteit? Dat lijkt onrustwekkend.

D'aucuns ont également suggéré qu'il fallait prendre des mesures au niveau le plus adéquat, tandis que les règles doivent être identiques pour tout le monde. Ces deux déclarations semblent contradictoires. Pourrait-on préciser un tant soit peu comment évoluera l'approche en matière de sécurité, consistant à abandonner l'approche légaliste au profit d'une approche basée sur les risques? La précédente réglementation tenait pourtant, elle aussi, bel et bien compte des risques en matière de sécurité.

Le secrétaire d'État à la Mobilité prépare actuellement une série d'initiatives législatives, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire de produits dangereux. Ainsi, l'on songe notamment à des règles relatives à la composition des trains, interdisant l'entreposage de ces produits dans le premier et le dernier wagons. Cette mesure serait torpillée au niveau européen.

Est-il justifié que, sur son propre réseau, l'Union européenne contrecarre des mesures prises par un État membre au profit de la sécurité ferroviaire? Dans un contexte plus large, on peut en outre se demander si la volonté d'harmonisation dans l'Union n'implique pas simultanément une négation de la spécificité de chaque État membre, chaque réseau ferroviaire national ayant ses propres spécificités. On peut épingler, à juste titre, la spécificité de chaque mode de transport. Dans quelle mesure tient-on également compte de la spécificité du réseau national de chaque pays?

L'intervenante souligne en outre que les États membres transmettent leurs rapports annuels relatifs à la sécurité aux instances internationales. Quel est le suivi donné à ceux-ci au niveau international? Font-ils l'objet de concertations ou de réunions, ou donnent-ils lieu à des contacts écrits?

Enfin, lors des exposés, divers classements des pays de l'Union ont été cités, dans lesquels la Belgique se classe plus ou moins bien. Comment est-on parvenu à ces résultats, sachant qu'une série de données manquent encore?

Mme Ine Somers (*Open Vld*) considère que les orateurs ont clairement dépeint la hiérarchie des normes. Il a été souligné que quand un État membre soumet à la Commission européenne une mesure de sécurité ferroviaire, elle est contrôlée par rapport à ses éventuelles répercussions sur l'interopérabilité; cette mesure pouvant en effet induire un glissement entre les différents modes de transport. Ce contrôle est très important, en raison précisément de la sécurité relative du rail. Une mesure qui doit augmenter la sécurité du rail, mais qui

Ook werd gesteld dat maatregelen op het meest geschikte niveau moeten worden genomen, terwijl regels voor iedereen dezelfde moeten zijn. Die twee uitspraken lijken tegenstrijdig te zijn. Kan ook enige verduidelijking worden verschaft over de evolutie van de benadering van het veiligheidsvraagstuk, waarbij men de legalistische benadering zou hebben verlaten hebben ten voordele van een risicogebaseerde benadering? De vroegere regelgeving hield toch ook rekening met de veiligheidsrisico's?

De staatssecretaris voor Mobiliteit bereidt momenteel een aantal wetgevende initiatieven voor, onder meer wat betreft het vervoer per spoor van gevaarlijke producten. Zo wordt onder meer gedacht aan regels voor de samenstelling van treinen, waarbij gevaarlijke producten niet in de eerste of de laatste wagons mogen worden opgeslagen. Die maatregel zou op Europees niveau worden afgeblokt.

Is het gerechtvaardigd dat de EU maatregelen van een lidstaat ten gunste van de spoorveiligheid op haar eigen netwerk tegenhoudt? In ruimere zin kan tevens de vraag worden gesteld of de wil tot harmonisering binnen de EU tegelijk geen negatie van de specificiteit van elke lidstaat is; elk nationaal spoornet heeft immers eigen karakteristieken. Terecht werd gewezen op de eigenheid van elke vervoersmodus. In welke mate wordt ook rekening gehouden met de eigenheid van het spoornet van elk land?

De spreekster wijst tevens op het feit dat de lidstaten hun jaarverslagen inzake veiligheid verzenden aan de internationale instanties. Welk opvolging wordt aan die verslagen gegeven op internationaal niveau? Wordt er overleg gepleegd of vergaderd over de verslagen of zijn er schriftelijke contacten?

Tijdens de uiteenzettingen werden ten slotte ook allerlei klasseringen van EU-landen vermeld, waarin België al dan niet goed scoort. Hoe komen die resultaten tot stand, in het licht van de vaststelling dat nog een aantal data ontbreekt?

Mevrouw Ine Somers (*Open Vld*) is van oordeel dat de hiërarchie van de normen door de sprekers op een duidelijke manier werd geschetst. Er werd benadrukt dat een door een lidstaat aan de Europese Commissie voorgelegde maatregel over spoorwegveiligheid wordt getoetst op de mogelijke gevolgen voor de interoperabiliteit; een dergelijke maatregel kan immers een verschuiving teweegbrengen tussen de verschillende vervoersmodi. Die toetsing is van groot belang, precies wegens de relatieve veiligheid van het spoor. Een

a pour effet de créer un glissement vers le transport routier, qui est moins sûr, augmente en effet l'insécurité du transport en général.

En ce qui concerne la libéralisation du rail, il a été indiqué qu'elle n'a pas engendré une augmentation de l'insécurité. À l'inverse, on ne prétend pas non plus qu'elle a permis d'augmenter la sécurité. L'intervenante est persuadée qu'il y a plus de contrôle sur un marché libéralisé que sur un ensemble de marchés internes distincts. Les orateurs pourraient-ils s'étendre davantage sur les conséquences de la libéralisation du rail?

Les mesures proposées par la Belgique à la suite de l'accident ferroviaire de Godinne ont été refusées par la Commission européenne parce qu'elles pouvaient nuire à l'interopérabilité ou causer un transfert entre les modes de transport. Quels étaient les constats exacts concernant chacune des mesures proposées?

Mme Valérie De Bue (MR) souligne l'importance de la hiérarchie des normes et les effets éventuels d'une diminution de l'interopérabilité sur un transfert modal au détriment du transport ferroviaire. L'allégation selon laquelle les problèmes de sécurité sont dus aux règles européennes est fausse. De même, il n'est pas souhaitable de modifier les règles après chaque accident ou incident car ce sont précisément l'instabilité du cadre réglementaire et les différences entre États membres qui menacent la sécurité.

Quelle est la position de l'Union européenne à l'égard des mesures proposées par la Belgique dans le projet d'arrêté ministériel précité? Les États membres disposent-ils encore d'une certaine compétence à l'égard de l'établissement des règles de sécurité?

L'intervenante se félicite des progrès réalisés en ce qui concerne le SSICF et l'OEAIF. Toutefois, certaines choses pourraient encore être améliorées.

Par exemple, le cadre du personnel du SSICF n'étant pas encore complet, ce service de sécurité ne peut pas exercer pleinement toutes ses missions. De plus, le SSICF est confronté au manque de standardisation des procédures qu'il applique. Le rapport de l'Agence ferroviaire européenne (AFE) n'indique pas comment les choses peuvent être améliorées dans ce domaine.

Les enquêtes de l'OEAIF prennent encore trop de temps, comme en témoigne le fait que les enquêtes concernant les accidents survenus ces dernières

mesure qui le spoorvervoer veiliger moet maken, maar tot gevolg heeft dat er een verschuiving tot stand komt naar het onveiligere vervoer op de weg leidt immers tot een verhoogde algemene onveiligheid van het transport.

Over de liberalisering van het spoor werd gesteld dat zij niet tot een toename van de onveiligheid heeft geleid; anderzijds wil men ook niet beweren dat de liberalisering het spoor veiliger heeft gemaakt. De spreekster is er zelf van overtuigd dat er in een geliberaliseerde markt meer controle bestaat dan binnen een geheel van afzonderlijke interne markten. Kunnen de sprekers de stelling over de gevolgen van de liberalisering van het spoor verder verduidelijken?

De maatregelen die België heeft voorgesteld naar aanleiding van het treinongeval in Godinne werden door de Europese Commissie niet aanvaard omdat zij de interoperabiliteit zouden schaden of een *shift* tussen vervoersmodi zouden veroorzaken. Wat waren de precieze bevindingen voor elk van de voorgestelde maatregelen?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) benadrukt het belang van de hiërarchie van de normen en de mogelijke impact van een vermindering van de interoperabiliteit op een *modal shift* ten nadele van het spoorwegvervoer. De bewering dat veiligheidsproblemen aan de Europese regels te wijten zijn, is foutief. Ook is het niet aanbevelenswaardig om regels na elke ongeval of incident te wijzigen: de instabiliteit van het regelgevingskader en de verschillen tussen lidstaten op dit vlak veroorzaken juist veiligheidsrisico's.

Welke standpunt neemt de Europese Unie in over de maatregelen die door België worden voorgesteld in het aangehaalde ontwerp van ministerieel besluit? Hebben de lidstaten nog enige bevoegdheid voor de opstelling van veiligheidsregels?

De spreekster uit haar tevredenheid over de positieve evolutie bij de DVIS en het OOIS. Sommige zaken zijn wel nog voor verbetering vatbaar.

Zo raakt het personeelskader van de DVIS nog steeds niet volledig ingevuld, waardoor de veiligheidsinstantie niet al haar opdrachten ten volle kan vervullen. De DVIS kampt ook met een gebrek aan standaardisering van de procedures die zij volgt. Uit het verslag van ERA blijkt niet hoe ter zake verbetering kan worden bereikt.

De onderzoeken van het OOIS nemen nog altijd te veel tijd in beslag, wat blijkt uit het feit dat de onderzoeken naar de ongevallen in het goederenvervoer van de

années dans le domaine du transport de marchandises n'ont pas encore pu être finalisées. La coopération avec les autorités judiciaires reste également mauvaise, ce qui relève d'abord de la responsabilité de la ministre de la Justice et du secrétaire d'État à la Mobilité.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) constate avec satisfaction que le SSICF et l'OEAIF commencent progressivement à mieux fonctionner bien que certains problèmes subsistent, notamment à l'égard de la durée des enquêtes de l'OEAIF. Compte tenu du caractère tardif de ses rapports, les leçons tirées de ces derniers ne peuvent pas être pleinement exploitées. Leur durée est-elle partiellement due au peu d'informations transmises par le groupe SNCB ou à la mauvaise coopération avec les autorités judiciaires? La coopération entre la justice et l'OEAIF semble s'être mieux déroulée après l'accident de Wetteren que par le passé. Il importe que l'enquête de l'OEAIF axée sur une amélioration systémique ait autant de place que l'enquête judiciaire.

Les instances internationales confirment-elles l'impression que le SSICF réalise beaucoup plus de contrôles que d'audits? Cette pratique est notamment contraire à la recommandation 3.10 de la commission spéciale: "Le SSICF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière.". Quels progrès a-t-on constatés dans ce domaine?

L'intervenant s'étonne que l'indépendance des membres du personnel du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) par rapport au groupe SNCB soit jugée moins importante par les instances internationales. Il estime que le SSICF doit pouvoir agir en toute indépendance, ce qui implique que les ponts avec le groupe ferroviaire doivent être coupés. L'expertise présente au sein du SSICF n'étant pas seulement de nature technique, il ne doit pas nécessairement être difficile de trouver du personnel compétent.

Des points de vue divergents ont déjà été exprimés à propos de la possibilité d'imposer l'installation du TBL1+ aux opérateurs privés ou d'édicter des règles spécifiques pour le matériel non équipé du TBL1+. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (AFE) ont-elles été consultées explicitement à ce sujet? Dans quelle mesure les mesures spécifiques prises dans ce domaine concordent-elles avec les règles en matière d'interopérabilité?

M. David Geerts (sp.a) estime qu'il importe de mener une réflexion approfondie assortie de perspectives.

afgelopen jaren nog steeds niet konden worden afgerond. De samenwerking met de gerechtelijke autoriteiten blijft ook slecht verlopen, wat in eerste instantie een verantwoordelijkheid is van de minister van Justitie en de staatssecretaris voor Mobiliteit.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) stelt met tevredenheid vast dat de DVIS en het OOIS geleidelijk aan beter beginnen te functioneren, al blijven er problematische punten, onder meer de lange duurtijd van de onderzoeken van het OOIS: door de laattijdigheid van de rapportage kunnen de lessen die uit de verslagen worden getrokken niet ten volle worden benut. Kan de lange duur deels worden verklaard door de beperkte informatiedoorstroming vanuit de NMBS-Groep of de gebrekkige samenwerking met de gerechtelijke autoriteiten? De samenwerking tussen gerecht en OOIS lijkt bij het ongeval in Wetteren wel beter te zijn verlopen dan in het verleden het geval was. Het is belangrijk dat het onderzoek van het OOIS, dat op systeemverbetering gericht is, evenveel ruimte krijgt als het gerechtelijk onderzoek.

Bevestigen de internationale instanties de indruk dat de DVIS veel meer bezig is met controle dan met de uitvoering van audits? Deze praktijk is in tegenspraak met onder meer aanbeveling 3.10 van de bijzondere commissie: "DVIS moet onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvorbijrijdingen en aanbevelingen ter zake formuleren." In welke mate kan er op dit vlak verbetering worden vastgesteld?

De spreker verbaast zich over het feit dat de onafhankelijkheid van de personeelsleden van de DVIS ten opzichte van de NMBS-Groep door de internationale instanties minder belangrijk wordt geacht. De DVIS moet volgens hem in volle onafhankelijkheid kunnen opereren, wat impliceert dat de banden met de spoorweggroep moeten worden doorgesneden. De expertise binnen de DVIS is niet louter technisch van aard, zodat het vinden van bekwaame medewerkers niet noodzakelijkerwijs problematisch hoeft te zijn.

Over de mogelijkheid om de installatie van TBL1+ op te leggen aan private operatoren of om specifieke regels uit te vaardigen voor niet met TBL1+ uitgerust materiaal werden reeds uiteenlopende standpunten geformuleerd. Werden de Europese Commissie en ERA daarover expliciet geraadpleegd? In welke mate is er overeenstemming tussen specifieke maatregelen op dit vlak en de regels inzake interoperabiliteit?

De heer David Geerts (sp.a) hecht belang aan een grondige reflectie met perspectief. De maatregelen die

Les mesures prévues dans le projet d'arrêté royal cité semblent être logiques et justifiées. Dès lors, l'intervenant s'interroge sur la rigidité de l'attitude adoptée par la Commission européenne à cet égard. Les considérations générales concernant l'interopérabilité et les évaluations concernant le transfert modal doivent être mises en lumière mais il convient également de tenir compte de la situation spécifique de la Belgique: compte tenu de notre forte densité de population, les trains de marchandises traversent des régions urbaines durant une partie importante de leurs trajets.

La réglementation concernant le transport de marchandises doit-elle encore être durcie?

Les Pays-Bas ont mis en place un système dénommé "*Basisnet spoor*", dont la sécurité est un élément tellement important que, depuis son instauration, les règles de sécurité y sont beaucoup plus strictes qu'en Belgique tandis que l'occasion n'est pas donnée à la Belgique de soumettre le transport de marchandises à de nouvelles règles. Pourquoi la Commission européenne semble-t-elle ne pas adopter la même attitude à l'égard de nos deux pays?

Comment M. Carr étaye-t-il sa conclusion selon laquelle la libéralisation du transport des marchandises n'aurait pas eu de conséquences, positives ou négatives, sur la sécurité? L'accident survenu à Wetteren semble quand même révéler une situation potentiellement problématique: le transport était organisé par SNCB Logistics et avait été sous-traité à la société allemande DB Schenker, tandis que le conducteur était néerlandais. On ne peut exclure que certaines différences aient eu un impact, notamment le fait qu'en Belgique, les trains roulent généralement à gauche, tandis qu'aux Pays-Bas, ils roulent à droite. Par conséquent, au moment de l'accident, le conducteur néerlandais se trouvait dans une situation inhabituelle. De tels éléments ont-ils bien été pris en considération?

Un certain nombre de contrôles jadis pris en charge par Infrabel ont été transférés au SSICF, mais le contrôle assuré par le SSICF ne reste-t-il pas trop limité aux aspects administratifs?

Il y a une zone de tension entre les enquêtes des autorités judiciaires, du SSICF, de l'OEAIF et de la commission parlementaire. Pourquoi l'information circule-t-elle mieux aux Pays-Bas qu'en Belgique?

B. Réponses des invités

M. Patrizio Grillo (DG Move de la Commission européenne) indique que l'on est en train de passer d'une

figureren in het aangehaalde ontwerp van koninklijk besluit lijken logisch en gerechtvaardigd te zijn; de spreker plaatst dan ook vraagtekens bij de rigide houding die de Europese Commissie ter zake inneemt. Algemene overwegingen inzake interoperabiliteit en evaluaties met betrekking tot de *modal shift* moeten voor het voetlicht worden gebracht, maar er moet ook rekening worden gehouden met de specifieke situatie van België: door de hoge bevolkingsdichtheid rijden goederentreinen tijdens een belangrijk gedeelte van hun traject in stedelijk gebied.

Moet de regelgeving met betrekking tot goederenvervoer verder worden gestrengd?

In Nederland werd een systeem "*Basisnet spoor*" ingevoerd, waarvan veiligheid een belangrijk onderdeel is. Het is zelfs zo dat door de invoering ervan de veiligheidsregels veel strenger dan in België worden, terwijl België niet de kans krijgt om het goederenvervoer aan nieuwe regels te onderwerpen. Waarom lijkt de Europese Commissie een verschillende houding tegenover beide landen aan te nemen?

Hoe staat de heer Carr zijn conclusie dat de liberalisering van het goederenvervoer positieve noch negatieve gevolgen voor de veiligheid heeft gehad? Het ongeval in Wetteren lijkt toch een mogelijk problematische situatie aan te wijzen: het vervoer werd georganiseerd door NMBS Logistics en in onderaanneming gegeven aan het Duitse DB Schenker, terwijl de bestuurder van de trein een Nederlander is. Er kan toch een impact zijn van bepaalde verschillen; zo rijden treinen in België in de regel links, terwijl ze in Nederland rechts rijden, waardoor de Nederlandse bestuurder zich bij het ongeval in een ongewone situatie bevond. Werden dergelijke elementen wel in rekening gebracht?

Een aantal controles werd overgedragen van Infrabel naar de DVIS, maar blijft de controle door de DVIS niet te veel beperkt tot de administratieve aspecten?

Er is een spanningsveld tussen de onderzoeken van de gerechtelijke autoriteiten, de DVIS, het OOIS en de parlementaire commissie. Waarom verloopt de informatiedoorstroming in Nederland beter dan in België?

B. Antwoorden van de genodigden

De heer Patrizio Grillo (DG Move van de Europese Commissie) stelt dat de overgang wordt gemaakt van

culture basée sur des règles à une culture basée sur les risques. Avant, les risques étaient déjà analysés, mais de manière moins systématique. Aujourd'hui, la probabilité qu'un accident ou un incident se produise est évaluée et fait l'objet d'une approche proactive dans le cadre de laquelle l'analyse des risques doit déboucher sur la prévention des accidents, ce qui est préférable à une approche réactive, dans laquelle on instaure de nouvelles règles après un accident. Le système de gestion de la sécurité est élaboré par l'opérateur ferroviaire et doit être certifié par l'autorité nationale de sécurité, c'est-à-dire, en Belgique, le SSICF. La certification ne suffit pas: elle doit être suivie d'une évaluation permanente du respect des procédures et des risques par l'opérateur.

La méthode de l'Union européenne, en particulier l'adoption de spécifications techniques, implique la nécessité de tenir compte des différentes situations qui existent dans les divers États membres, comme en témoignent la participation de spécialistes de tous les pays à la prise de décisions, ainsi que les 11 000 règles techniques nationales qui ont été notifiées. Il est indéniable que toutes ces règles nationales causent de gros soucis au transport ferroviaire, à la fois sur le plan de la certification et pour les constructeurs, ce qui justifie qu'elles soient soumises à une évaluation et qu'elles soient progressivement éliminées ou généralisées.

Dans une lettre adressée à la Commission européenne, le secrétaire d'État à la Mobilité a proposé un certain nombre de nouvelles règles relatives à la composition des trains transportant des marchandises dangereuses. Des experts ont discuté de ces propositions lors de deux réunions.

Il faut faire une distinction entre les trains qui gardent la même composition entre leur point de départ et leur destination et ceux dont la composition est modifiée au cours de leur trajet. La plupart des transports de marchandises dangereuses changent de composition en cours de route. Les propositions de la Belgique, qui visent notamment à isoler les wagons contenant des marchandises dangereuses des autres wagons n'ont pas été acceptées par les experts pour les motifs suivants:

- en raison de la recomposition fréquente des trains, les règles proposées augmentent précisément les risques d'accident;
- les wagons contenant des marchandises dangereuses peuvent être perforés non seulement par d'autres wagons, mais également par l'infrastructure, un problème par rapport auquel aucune mesure n'est proposée;

een op regels gebaseerde cultuur naar een risicogebaseerde cultuur. Ook vroeger werden risico's al in kaart gebracht, maar op een minder systematische wijze. Nu wordt de waarschijnlijkheid van een ongeval of incident ingeschat en geniet een proactieve benadering, waarbij de risicoanalyse moet leiden tot de voorkoming van ongevallen, de voorkeur op een reactieve aanpak, waarbij nieuwe regels pas worden ingevoerd na een ongeval. Het veiligheidsbeheerssysteem wordt ontwikkeld door de spoorwegoperator en dient te worden gecertificeerd door de veiligheidsinstantie, in België de DVIS. De certificatie volstaat niet, maar moet worden gevolgd door een permanente evaluatie door de operator van de inachtneming van de procedures en van de risico's.

De methode van de Europese Unie, in het bijzonder de aanneming van technische specificaties, impliceert dat rekening wordt gehouden met de uiteenlopende situaties in de lidstaten. Dat blijkt uit de betrokkenheid van specialisten uit alle landen bij de besluitvorming en uit de vaststelling dat 11 000 nationale technische regels werden genotificeerd. Het is wel onloochenbaar dat al die nationale regels grote problemen veroorzaken voor het treinvervoer, voor de certificatie en voor de constructeurs, wat het verantwoord maakt dat ze aan een evaluatie worden onderworpen en geleidelijk worden afgeschaft of veralgemeend.

De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft in een brief aan de Europese Commissie een aantal nieuwe regels voorgesteld met betrekking tot de samenstelling van transporten van gevaarlijke goederen. De voorstellen werden in twee vergaderingen besproken door experts.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen treinen die tussen begin- en eindpunt dezelfde samenstelling hebben en treinen die in de loop van hun traject een verandering in samenstelling ondergaan. De meeste transporten van gevaarlijke goederen ondergaan een verandering in samenstelling. De voorstellen van België, die deels de isolatie tussen wagons met gevaarlijke goederen en andere wagons betreffen, werden door de experts niet aanvaard om de volgende redenen:

- door de frequente wedsamenstelling van treinen verhogen de voorgestelde regels juist het risico op ongevallen;
- de wagons met gevaarlijke goederen kunnen niet alleen door andere wagons worden doorboord, maar ook door de infrastructuur, waarvoor geen maatregelen worden voorgesteld;

— une option moins ambitieuse que la généralisation des nouvelles règles proposées, à savoir l'instauration des règles uniquement en Belgique, constituerait un obstacle important à l'interopérabilité, ce qui pourrait provoquer un transfert indésirable vers d'autres modes de transport que le rail.

Sur la base de cet avis, la Commission européenne a décidé de ne pas soutenir les propositions de la Belgique. Si de nouveaux éléments devaient apparaître à l'avenir, il sera alors procédé à une nouvelle évaluation.

Dans le marché intérieur européen, c'est le principe de reconnaissance mutuelle qui s'applique: lorsqu'un produit est considéré comme sûr dans un pays, il est réputé sûr dans tous les pays, à moins que la preuve du contraire puisse être apportée.

Un conducteur de train doit disposer tant d'une licence générale que d'une licence spécifique valable pour une ligne déterminée. Selon la presse, le conducteur néerlandais du train qui a déraillé à Wetteren possédait un certificat pour la ligne sur laquelle le train roulait, ce qui implique que grâce à la formation qu'il a suivie, il a acquis des connaissances sur le trajet et que ces connaissances ont également été certifiées par la Belgique.

L'orateur conclut que la libéralisation du transport des marchandises par chemin de fer n'occasionne pas de risques supplémentaires: la combinaison des règles contenues dans la directive sécurité et dans la directive interopérabilité, et de la certification du conducteur offre suffisamment de garanties en termes de sécurité.

M. Chris Carr (European Railways Agency) plaide pour l'instauration d'une culture de sécurité intégrale basée sur des analyses de risques et sur une approche proactive. La simple application de règles formelles, qui ont souvent été élaborées à la suite d'accidents et d'incidents, est une méthode moins efficace dès lors qu'elle n'intègre pas suffisamment les modifications intervenues au niveau de la technologie et du contexte.

Convaincre l'utilisateur de choisir le chemin de fer (et donc pas le transport routier) est un défi important dont le succès dépend dans une large mesure du degré d'interopérabilité du système ferroviaire. D'autre part, le souci de la sécurité présent au niveau national est tout aussi pertinent. Les règles nationales existantes ne doivent pas être supprimées immédiatement. Elles doivent cependant faire l'objet d'une analyse approfondie et être progressivement harmonisées au niveau européen; les règles nationales ne peuvent être supprimées qu'après constat de leur inutilité, en

— een minder verregaande optie dan de veralgemening van de voorgestelde nieuwe regels, met name de invoering van de regels in België alleen, zou een belangrijk obstakel voor de interoperabiliteit vormen, waardoor er een ongewenste *modal shift* ten nadele van spoorwegvervoer zou kunnen zijn.

Op basis van dit advies heeft de Europese Commissie beslist om de voorstellen van België niet te steunen. Als er in de toekomst nieuwe elementen zouden zijn, zal een nieuwe evaluatie worden gemaakt.

In de Europese interne markt geldt het beginsel van de wederzijdse erkenning: als een product als veilig wordt beschouwd in één land, wordt het veilig geacht in alle landen, tenzij het tegendeel kan worden aangetoond.

Een treinbestuurder moet zowel beschikken over een algemene licentie als over een specifieke licentie, die geldig is voor een bepaalde lijn. De Nederlandse bestuurder van de trein die in Wetteren ontspoorde, had, volgens de pers, een certificaat voor de lijn waarop de trein reed, wat impliceert dat hij door het volgen van een opleiding kennis heeft opgedaan over het traject en dat die kennis ook door België werd gecertificeerd.

De spreker besluit dat de liberalisering van het goederenvervoer per spoor geen bijkomende risico's veroorzaakt: door de combinatie van de regels in de veiligheidsrichtlijn en de interoperabiliteitsrichtlijn en door de certificatie van de bestuurder zijn er voldoende waarborgen voor de veiligheid.

De heer Chris Carr (European Railways Agency) pleit voor de opbouw van een integrale veiligheidscultuur op basis van risicoanalyses en een proactieve benadering. De loutere toepassing van formele regels, die veelal werden opgesteld naar aanleiding van ongevallen en incidenten, is een minder doeltreffende werkwijze omdat wijzigingen in technologie en omgeving daarin onvoldoende verwerkt worden.

De gebruiker de keuze doen maken voor de spoormodus (en dus niet voor vervoer over de weg) is een belangrijke uitdaging, die in belangrijke mate samenhang vertoont met de mate van interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. Anderzijds is de bezorgdheid die op nationaal niveau bestaat met betrekking tot veiligheid evenzeer relevant. De bestaande nationale regels moeten niet onmiddellijk worden afgeschaft. Wel moeten ze grondig worden geanalyseerd en geleidelijk gestroomlijnd op Europees niveau; nationale regels kunnen pas worden afgeschaft nadat vast is komen te

termes de sécurité, en raison de l'instauration de règles européennes.

Si de nouvelles règles sont jugées nécessaires ou souhaitables, il convient de modifier les spécifications techniques ou d'établir de nouvelles règles européennes. L'instauration de nouvelles règles nationales n'est pas souhaitable en raison de l'internationalisation du transport de marchandises par rail, les trajets étant dès lors souvent transfrontaliers. Après l'accident de train de Viareggio, il a dès lors été décidé qu'il n'était pas acceptable d'instaurer de nouvelles règles uniquement pour l'Italie.

À l'avenir, l'ERA prendra davantage d'initiatives sur la base des rapports publiés par les instances de sécurité des États membres. Ces rapports font déjà l'objet d'une évaluation au cours des réunions du réseau des instances de sécurité nationales, lors desquelles il est procédé à un échange des "meilleures pratiques". L'ERA organise elle-même, dans les États membres, des programmes ciblés de communication et d'entraînement basés notamment sur les rapports des instances de sécurité. Dans sa propre communication à l'adresse des États membres et des opérateurs, l'ERA met principalement l'accent sur la nécessité d'une nouvelle approche de la sécurité et sur une évaluation des plans de sécurité nationaux.

La conclusion selon laquelle la Belgique enregistre un résultat moyen sur le plan de la sécurité ferroviaire découle des statistiques disponibles. Si elles sont indubitablement susceptibles d'améliorations sur certains points, ces statistiques sont fiables en ce qui concerne le nombre de morts et la prévalence des personnes non autorisées et des suicides. En ce qui concerne le nombre de blessés graves, les statistiques sont moins sûres, mais il ressort d'études scientifiques générales qu'il y a environ dix fois plus de blessés graves que de morts, ce qui permet bel et bien de faire une estimation du nombre de blessés graves. Les États membres ont aussi toujours la possibilité de commenter les données collectées par l'ERA; l'organisation est d'ailleurs en train de développer de nouveaux modèles et programmes en vue de pouvoir évaluer différemment, à l'avenir, l'évolution de la sécurité du mode ferroviaire dans un pays.

La libéralisation semble augmenter le niveau de sécurité d'un système ferroviaire, mais il n'existe pas de preuve formelle qu'il en est toujours ainsi, dans tous les cas. Il peut déjà être conclu que la libéralisation n'a pas d'impact négatif. L'évolution de la sécurité dans un État membre dépend dans une large mesure des instances de sécurité nationales, qui ont une mission importante

staan dat ze door de invoering van Europese regels voor de veiligheid niet langer noodzakelijk zijn.

Als nieuwe regels noodzakelijk of wenselijk worden geacht, moeten de technische specificaties worden gewijzigd of dienen nieuwe Europese regels te worden opgesteld. De invoering van nieuwe nationale regels is niet wenselijk door de internationalisering van het goederenvervoer per spoor, waardoor de trajecten vaak grensoverschrijdend zijn. Na het treinongeval in Viareggio werd dan ook besloten dat nieuwe regels voor Italië alleen niet aanvaardbaar zijn.

ERA zal in de toekomst meer initiatieven nemen op basis van de verslagen die worden uitgebracht door de veiligheidsinstanties van de lidstaten. Die verslagen worden nu wel al geëvalueerd tijdens de vergaderingen van het netwerk van nationale veiligheidsinstanties, waar *best practices* worden uitgewisseld. ERA organiseert zelf in de lidstaten doelgerichte communicatie- en trainingsprogramma's, die mede invulling krijgen op basis van de verslagen van de veiligheidsinstanties. In haar eigen communicatie naar de lidstaten en de operatoren toe focust ERA voornamelijk op de noodzaak van een nieuwe veiligheidsbenadering en op een evaluatie van de nationale veiligheidsplannen.

De conclusie dat België op het vlak van spoorwegveiligheid gemiddeld scoort, vloeit uit de beschikbare statistieken voort. Die statistieken zijn op sommige vlakken ongetwijfeld voor verbetering vatbaar, maar ze zijn wel betrouwbaar met betrekking tot het aantal dodelijke slachtoffers en wat de prevalentie van onbevoegde personen en zelfdodingen betreft. Wat het aantal zwaargewonden betreft, zijn de statistieken minder zeker, maar algemeen wetenschappelijk onderzoek toont aan dat er ongeveer tien maal meer zwaargewonden dan dodelijke slachtoffers zijn, waardoor wel degelijk een inschatting van de omvang van de groep van zwaargewonden kan worden gemaakt. De lidstaten krijgen ook steeds de gelegenheid om commentaar te geven op de gegevens die door ERA worden verzameld; de organisatie is trouwens bezig met de ontwikkeling van nieuwe modellen en programma's om in de toekomst de evolutie van de veiligheid van de spoorwegmodus in een land op een andere manier te kunnen evalueren.

Liberalisering lijkt het veiligheidsniveau van een spoorwegsysteem op te krikken, maar er is geen sluitend bewijs dat dat steeds en in alle gevallen zo is. Wel kan nu al het besluit worden getrokken dat liberalisering geen negatieve impact heeft. De evolutie van de veiligheid in een lidstaat hangt in grote mate af van de nationale veiligheidsinstanties, die ter zake een belangrijke

en la matière: elles délivrent les certificats de sécurité, mais surtout, elles doivent surveiller en permanence les activités des opérateurs.

Par le passé, tous les pays ont développé leurs propres systèmes de sécurité, mais actuellement, ils passent progressivement au système européen interoperable ETCS. Lorsque des décisions d'investissement sont prises, c'est l'installation immédiate de l'ETCS qui est clairement préférée à la poursuite du déploiement d'un système national non interoperable.

Quelques points de la directive européenne relative à la sécurité seront adaptés, notamment en vue de préciser les responsabilités et compétences des différents acteurs; c'est ainsi que l'ERA obtiendra une compétence propre en matière d'audit. La migration vers un certificat de sécurité européen constitue une réforme importante.

Un système de gestion de la sécurité définit notamment avec souplesse les missions des membres du personnel d'un opérateur. L'attribution de davantage de compétences au gestionnaire de l'infrastructure s'avère avoir une incidence positive sur le niveau de sécurité, la responsabilité principale du contrôle des entreprises de transport devant toutefois toujours relever des autorités de sécurité. En ce qui concerne le matériel roulant, la responsabilité des autorités de sécurité va au-delà du contrôle administratif; ainsi peut-on supposer, par exemple, que le SSICF a également analysé l'aspect opérationnel des trains Fyra.

M. Robert Rumping (European Railways Agency) indique que le délai de référence pour la clôture d'une enquête par l'OEAIF, permettant d'évaluer l'évolution, s'élève à 210 jours. La durée moyenne des enquêtes est donc longue, mais elle se réduit; si l'évolution se poursuit, à l'avenir, toutes les enquêtes pourront sans doute être clôturées dans le délai maximum de douze mois prescrit par l'Union européenne. L'extension du cadre de personnel joue un rôle en l'occurrence: alors qu'en 2010, l'OEAIF n'occupait qu'un membre de personnel, il compte à présent six collaborateurs (cinq enquêteurs et un collaborateur administratif). Axées sur un processus d'apprentissage, les enquêtes de l'OEAIF impliquent la participation de tous les acteurs. Il ne faut pas attendre qu'un rapport d'enquête soit achevé pour prendre des mesures: celles-ci peuvent être prises dès le premier jour.

En ce qui concerne la collaboration entre l'OEAIF et les autorités judiciaires, les premières démarches ont été effectuées, par la rédaction d'un *memorandum of understanding*. Selon les règles européennes, un

opdracht hebben: zij geven de veiligheidscertificaten af, maar vooral moeten zij de activiteiten van de operatoren permanent monitoren.

Alle landen hebben in het verleden eigen beveiligings-systemen ontwikkeld, maar zij maken nu geleidelijk de overgang naar het interoperabele Europese systeem ETCS. Als nu investeringsbeslissingen worden genomen, geniet de onmiddellijke installatie van ETCS duidelijk de voorkeur op de verdere uitrol van een nationaal, niet interoperabel systeem.

De Europese veiligheidsrichtlijn zal op enkele punten worden aangepast, onder meer om de onderscheiden verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende actoren uit te klaren; zo zal ERA een eigen auditeringsbevoegdheid krijgen. Een belangrijke hervorming vormt de migratie naar een Europees veiligheidscertificaat.

Een veiligheidsbeheerssysteem bakent onder meer de opdrachten van de personeelsleden van een operator op een flexibele manier af. De toekenning van meer bevoegdheden aan de infrastructuurbeheerder blijkt een positief effect te hebben op het veiligheidsniveau, al moet de hoofdverantwoordelijkheid voor de controle van de vervoersbedrijven wel bij de veiligheidsinstanties blijven liggen. Wat het rollend materieel betreft, gaat de verantwoordelijkheid van veiligheidsinstanties verder dan de administratieve controle; er kan dus bijvoorbeeld van worden uitgegaan dat de DVIS de Fyra-treinstellen ook op operationeel vlak heeft onderzocht.

De heer Robert Rumping (European Railways Agency) stelt dat de referentietermijn voor de afronding van een onderzoek door het OOIS, op basis waarvan de evolutie kan worden beoordeeld, 210 dagen bedraagt. De gemiddelde doorlooptijd van de onderzoeken is dus lang, maar wordt wel korter; als de evolutie in dezelfde richting blijft gaan, zullen in de toekomst wellicht alle onderzoeken binnen de door de EU voorgeschreven maximumtermijn van twaalf maanden kunnen worden afgerond. De uitbreiding van het personeelskader speelt daar een rol in: terwijl er in 2010 slechts één personeelslid was, heeft het OOIS nu zes medewerkers (vijf onderzoekers en een administratieve medewerker). De onderzoeken van het OOIS zijn op een leerproces gericht en impliceren de betrokkenheid van alle actoren. Er hoeft niet te worden gewacht met het nemen van maatregelen tot een onderzoeksverslag voltooid is: vanaf de eerste dag kunnen maatregelen worden genomen.

Op het vlak van de samenwerking tussen het OOIS en de gerechtelijke autoriteiten werden de eerste stappen gezet: een memorandum of understanding werd opgesteld. Volgens de Europese regels moet er een

équilibre doit exister entre l'instruction judiciaire et l'enquête de l'organisme d'enquête, c'est-à-dire que l'organisme d'enquête doit, dès le début, pouvoir accéder au matériel roulant impliqué dans l'accident ou l'incident, ainsi qu'aux documents pertinents. Dans la réglementation belge, l'instruction judiciaire semble considérée comme plus importante, ce qui n'est pas conforme au cadre réglementaire européen ni favorable au processus d'apprentissage relatif aux causes d'un accident. Aux Pays-Bas, après qu'une zone de tension a été constatée entre les deux types d'enquête, un *memo-randum of understanding* a été établi, dans lequel toutes les parties s'engagent, au lendemain d'un accident, à conclure rapidement des accords clairs sur la collecte et l'échange d'informations factuelles.

M. Hugues Delsoir (European Railways Agency) indique que le SSICF impose plusieurs procédures avant de procéder à la mise en service de matériel roulant. Le SSICF dispose désormais de davantage de personnel pour ces procédures, et donc d'une plus grande capacité (même s'il est souhaitable de poursuivre l'extension prévue à 46 membres du personnel), mais à l'avenir, une expertise encore plus large doit être développée afin de pouvoir soutenir au mieux les opérateurs. Il est souvent difficile de recruter des collaborateurs qualifiés; qui plus est, les procédures du Selor sont particulièrement longues. Alors que l'approche actuelle reste essentiellement réactive et technique, le SSICF interviendra désormais de manière plus proactive et jouera un rôle accru. Il est inexact que le SSICF n'effectue actuellement qu'un contrôle administratif, même si ce contrôle constitue le point de départ de la procédure qui aboutira à l'autorisation de mise en service de matériel roulant. La décision d'autorisation de mise en service est prise sur la base de tous les éléments apportés par les différents acteurs.

C. Répliques des membres et réponses supplémentaires des invités

Mme Valérie De Bue (MR) demande quelles instances contrôleront la résolution des problèmes évoqués dans le rapport sur le SSICF. Le secrétaire d'État à la Mobilité est-il compétent en la matière? L'ERA, en tant qu'instance ayant rédigé le rapport, est-elle elle-même investie d'une mission à cet égard?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souscrit à l'affirmation selon laquelle il convient de passer le plus vite possible du système ATP belge TBL1+ au système européen ETCS. Comme cela demande du temps, l'impossibilité d'imposer l'installation du TBL1+ aux opérateurs

evenwicht zijn tussen het gerechtelijk onderzoek en het onderzoek van het onderzoeksorgaan, wat betekent dat het onderzoeksorgaan vanaf het begin toegang moet krijgen tot het rollend materieel dat bij het ongeval of incident betrokken is en tot de relevante documenten. In de Belgische regelgeving lijkt het gerechtelijk onderzoek als belangrijker te worden beschouwd, wat niet met het Europees regelgevend kader in overeenstemming is en ook niet bevorderlijk is voor het leerproces met betrekking tot de oorzaken van een ongeval. In Nederland heeft het vastgestelde spanningsveld tussen de twee types van onderzoeken aanleiding gegeven tot de opstelling van een memorandum of understanding, waarin alle partijen zich ertoe engageren om na een ongeval snel duidelijke afspraken te maken over de verzameling en uitwisseling van feitelijke informatie.

De heer Hugues Delsoir (European Railways Agency) stelt dat bij de DVIS verschillende procedures moeten worden doorlopen vooraleer tot de indienststelling van rollend materieel kan worden overgegaan. De DVIS heeft voor die procedures nu meer personeelsleden en dus een grotere capaciteit (al is de geplande verdere uitbreiding tot 46 personeelsleden wenselijk), maar moet in de toekomst nog een bredere expertise ontwikkelen om de operatoren maximaal te kunnen ondersteunen. Het is vaak geen eenvoudige opdracht om bekwame medewerkers aan te werven; bovendien kennen de procedures bij Selor een lange doorlooptijd. Terwijl er nu nog een voornamelijk reactieve en technische benadering is, zal de DVIS in de toekomst proactiever handelen en een grotere rol spelen. Het is niet zo dat de DVIS nu enkel een administratieve controle uitvoert, al is dat wel het beginpunt van de procedure die leidt tot de toelating om rollend materieel in dienst te nemen. De beslissing tot toelating van ingebruikname gebeurt op basis van alle elementen die de verschillende actoren aanbrengen.

C. Replieken van de leden en bijkomende antwoorden van de genodigden

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt welke instanties controle zullen uitoefenen op het wegwerken van de knelpunten die in het verslag over de DVIS naar voor komen. Is de staatssecretaris voor Mobiliteit daarvoor bevoegd? Heeft de ERA, in haar hoedanigheid van instantie die het verslag heeft opgesteld, ter zake zelf een opdracht?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) gaat akkoord met de stelling dat zo snel mogelijk moet worden overgestapt van het Belgische ATP-systeem TBL1+ naar het Europese systeem ETCS. Omdat daarvoor tijd nodig is, vormt de onmogelijkheid om de installatie van TBL1+

privés pose problème; de ce fait, des trains équipés de systèmes de sécurité primitifs circuleront encore longtemps sur le territoire belge, ce qui est problématique pour la sécurité. Les instances internationales semblent contredire l'affirmation du secrétaire d'État à la Mobilité et du directeur du SSICF selon laquelle le fait d'imposer certaines limitations est compatible avec les règles européennes. Excluent-elles formellement le fait d'imposer une vitesse maximale différenciée ou une interdiction de circuler pour le matériel roulant non équipé de l'ETCS ou du TBL1+?

L'affirmation de la Commission européenne selon laquelle toutes les conditions sont remplies pour mettre en œuvre la libéralisation du transport ferroviaire sans augmentation de l'insécurité, semble être trop basée sur des aspects formels, plutôt que sur une évaluation de la situation sur le terrain, où la concurrence croissante accentue la pression sur les opérateurs.

M. David Geerts (sp.a) demande si certains États membres de l'UE ont imposé des règles supplémentaires au niveau national aux opérateurs de transport de marchandises. Il s'étonne de la contradiction entre les propos du secrétaire d'État à la Mobilité et du directeur du SSICF, d'une part, et de l'*European Railways Agency*, d'autre part.

M. Hugues Delsoir (European Railways Agency) précise que le secrétaire d'État à la Mobilité et le SSICF se concertent à propos de la manière dont les recommandations du rapport d'enquête sur le SSICF peuvent être mises en œuvre. Au travers de ses contacts réguliers avec l'Autorité de sécurité, l'ERA pourra donner un avis consultatif le cas échéant.

M. Chris Carr (European Railways Agency) souligne qu'aucune preuve n'étaye la thèse selon laquelle la libéralisation peut entraîner une baisse de la sécurité. D'une manière générale, la sécurité ferroviaire s'améliore en Europe, alors que la libéralisation y gagne du terrain, même si les défis pour l'avenir demeurent grands. Les opérateurs qui travaillent encore dans un environnement non concurrentiel doivent du reste également faire face à différentes formes de pression en termes de services et de sécurité (et souvent, dans le cadre d'enveloppes budgétaires plus limitées).

L'orateur n'a pas connaissance de l'existence de règles supplémentaires en ce qui concerne les systèmes de sécurité automatiques imposées aux opérateurs de transport de marchandises dans les États membres de l'Union européenne. Ainsi que M. Grillo l'a indiqué, il y a eu une concertation entre les autorités polonaises et les instances européennes au sujet de l'installation

op te leggen aan private operatoren een probleem; daardoor rijden er immers nog lange tijd treinen met primitieve beveiligingssystemen op Belgisch grondgebied, wat voor de veiligheid problematisch is. De internationale instanties lijken de stelling van de staatssecretaris voor Mobiliteit en de directeur van de DVIS, die inhoudt dat de oplegging van bepaalde beperkingen verenigbaar is met de Europese regels, tegen te spreken. Sluiten zij de oplegging van een differentiële maximumsnelheid of een circulatieverbod voor rollend materieel dat niet met ETCS of TBL1+ is uitgerust formeel uit?

De stelling van de Europese Commissie dat alle voorwaarden vervuld zijn om de liberalisering van het spoorwegvervoer door te voeren zonder toename van de onveiligheid, lijkt te veel gebaseerd te zijn op formele aspecten, eerder dan op een evaluatie van de situatie op het terrein, waar de toenemende concurrentie de druk op de operatoren groter maakt.

De heer David Geerts (sp.a) vraagt of er in de EU lidstaten zijn die op nationaal niveau bijkomende regels hebben opgelegd aan operatoren van goederenvervoer. Hij verbaast zich over de tegenspraak tussen de stellingen van de staatssecretaris voor Mobiliteit en de directeur van de DVIS enerzijds en de Europese Commissie en de *European Railways Agency* anderzijds.

De heer Hugues Delsoir (European Railways Agency) stelt dat de staatssecretaris voor Mobiliteit overleg pleegt met de DVIS over de manier waarop de aanbevelingen in het onderzoeksverslag over de DVIS kunnen worden geïmplementeerd. Via zijn geregelde contacten met de veiligheidsautoriteit zal het ERA desnoods advies kunnen geven.

De heer Chris Carr (European Railways Agency) benadrukt dat er geen bewijzen zijn voor de stelling dat liberalisering kan leiden tot een achteruitgang van de veiligheid. In het algemeen gaat de spoorwegveiligheid in Europa, waar de liberalisering uitbreiding neemt, erop vooruit, al blijven de uitdagingen voor de toekomst groot. Ook operatoren die nu nog in een niet-concurrentiële omgeving functioneren, moeten trouwens het hoofd bieden aan diverse vormen van druk op het vlak van dienstverlening en veiligheid (vaak binnen een context van beperktere budgettaire enveloppes).

De spreker is niet op de hoogte van het bestaan van bijkomende regels op het vlak van automatische beveiligingssystemen die in lidstaten van de EU werden opgelegd aan operatoren van goederenvervoer. Zoals de heer Grillo reeds aanhaalde, is er wel tussen de Poolse overheid en de Europese instanties overleg geweest over de plaatsing van seinen en over de plaats

de signaux et de la place de la cabine des conducteurs de train, mais ce dossier ne portait donc pas sur les systèmes ATP.

M. Patrizio Grillo (DG Move de la Commission européenne) précise qu'il existe actuellement deux types de systèmes de sécurité admis au sein de l'Union européenne: le système européen interoperable ETCS (classe A) et les systèmes nationaux qui existaient avant 2008 (classe B). Le TBL1+ ne figurant pas sur la liste des systèmes nationaux de classe B, son installation ne peut être imposée aux opérateurs.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

van de cabine van treinbestuurders, maar in dat dossier ging het dus niet over ATP-systemen.

De heer Patrizio Grillo (DG Move van de Europese Commissie) stelt dat binnen de Europese momenteel twee types van aanvaarde beveiligingssystemen bestaan: het Europese interoperabele ETCS (klasse A) en de nationale systemen die bestonden in 2008 (klasse B). TBL1+ figureert niet in de lijst van nationale systemen van klasse B, zodat de installatie van het systeem niet kan worden opgelegd aan operatoren.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS