

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

23 juillet 2013

**La sécurité du réseau ferroviaire
en Belgique**

AUDITION

**de représentants d'Infrabel, de SNCB Logistics
et de Crossrail sur la mise en œuvre de la
recommandation 1.20 de la commission
spéciale Sécurité du rail**

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 016: Rapports.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

23 juli 2013

**De veiligheid van het spoorwegennet
in België**

HOORZITTING

**met vertegenwoordigers van Infrabel, NMBS
Logistics en Crossrail over de uitvoering van
aanbeveling 1.20 van de bijzondere commissie
Spoorwegveiligheid**

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 016: 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 des invités	4
II. Questions et observations des membres de la commission	4
III. Réponses des invités	12
Annexes	21

INHOUD	Blz.
I. Inleidende uiteenzettingen van de genodigden	4
II. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie.....	4
III. Antwoorden van de genodigden	12
Bijlagen.....	21

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé cette audition le 25 juin 2013.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DES INVITÉS

A. Mme Ann Billiau, directeur général Accès au réseau chez Infrabel

Cf. présentation jointe en annexe.

B. M. Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics

Cf. présentation jointe en annexe.

C. M. Jeroen Le Jeune, CEO de Crossrail

M. Jeroen Le Jeune, CEO de Crossrail, explique que Crossrail est une entreprise privée de transport de marchandises par voie ferrée qui est active dans six pays: la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, la Suisse et l'Italie. L'entreprise compte 360 collaborateurs et transporte mensuellement 600 000 tonnes, dont 30 000 tonnes de substances dangereuses (RID), soit 5 % du volume total.

L'orateur souligne que la sécurité est une priorité absolue pour son entreprise. Cela signifie notamment qu'elle dispose toujours de tous les certificats et autorisations. L'entreprise est régulièrement auditée.

M. Le Jeune souligne l'importance d'une politique de sécurité stable et conséquente. Cela n'a aucun sens d'adapter continuellement le cadre réglementaire. Au contraire: une adaptation d'une politique de sécurité est peu sûre par définition. Une réglementation qui reste inchangée pendant une longue période contribue plus à la sécurité que des mesures de modification *ad hoc*.

Il a été affirmé à juste titre que le secteur est très fortement réglementé. On peut même se demander s'il n'est pas question d'une régulation excessive, ce qui pourrait donner lieu à un problème de sécurité inutile.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Mme Linda Musin (PS) renvoie tout d'abord aux réunions de travail du Safety Desk organisées par

DAMES EN HEREN,

Uw commissie hield deze hoorzitting op 25 juni 2013.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

A. Mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal Toegang tot het Net bij Infrabel

Zie presentatie in bijlage.

B. De heer Geert Pauwels, CEO van NMBS Logistics

Zie presentatie in bijlage.

C. De heer Jeroen Le Jeune, CEO van Crossrail

De heer Jeroen Le Jeune, CEO van Crossrail, legt uit dat Crossrail een particuliere railgoederenvervoerder is die in zes landen actief is: België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Italië. Het bedrijf telt 360 medewerkers en vervoert maandelijks 600 000 ton, waarvan de gevaarlijke goederen (RID) 30 000 ton uitmaken (vijf procent van het totale volume).

De spreker benadrukt dat veiligheid voor zijn onderneming een topprioriteit is. Dat betekent onder meer dat steeds alle certificaten en vergunningen voorhanden zijn. Het bedrijf wordt ook op regelmatige basis geauditeerd.

De heer Le Jeune benadrukt het belang van een stabiel en consequent veiligheidsbeleid. Het heeft geen zin om voortdurend het regelgevend kader aan te passen. Integendeel zelfs: een aanpassing van een veiligheidsbeleid is per definitie onveilig. Regelgeving die over een lange periode onveranderd blijft, draagt meer bij tot de veiligheid dan *ad hoc*-wijzigingsmaatregelen.

Terecht werd gesteld dat de sector zeer sterk gereguleerd is. Men kan zelfs de vraag stellen of er geen sprake is van overregulering, wat een onnodig veiligheidsprobleem zou kunnen veroorzaken.

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

Mevrouw Linda Musin (PS) verwijst vooreerst naar de werkvergaderingen van de Safety Desk, die worden

Infrabel. C'est là que sont prises les décisions les plus importantes concernant l'harmonisation des systèmes de gestion de la sécurité. Y examine-t-on également les problèmes relatifs au transport de substances dangereuses et aux équipements de sécurité? Quelle contribution la *Safety Platform* apporte-t-elle à la problématique de la sécurité du rail? Quels sont les problèmes spécifiques auxquels est actuellement confronté le transport de marchandises par rail sur le marché libéralisé, et existe-t-il des solutions à ces problèmes?

Il a été souligné qu'Infrabel vérifie l'exactitude des messages de composition des trains au moyen de contrôles *ad hoc*. Y a-t-il des concertations à ce sujet avec le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)?

On a également mis en avant la proactivité relative à l'identification de dangers possibles. Quelle est la méthode de travail concrète en la matière et comment se déroule la concertation à ce sujet?

Mme Musin évoque également l'accident ferroviaire de Wetteren. Le train circulait sous licence de la SNCB Logistics pour le compte de la firme *DB Schenker Rail Nederland*. Le conducteur néerlandais connaissait le réseau ferroviaire belge. Que signifie précisément "circuler sous licence"? Quelles sont les relations contractuelles précises entre les deux parties? Combien de trains circulent sur la base de ce type de contrat?

SNCB Logistics dispose d'un plan d'investissement en sécurité, qui prévoit notamment d'équiper la flotte du TBL1+ et de l'ETCS. Ces investissements seraient finalisés fin 2013. Un montant de 30 millions d'euros a été cité. S'agit-il du montant qui sera encore investi cette année?

SNCB Logistics serait également le seul des douze opérateurs ferroviaires actifs sur le rail belge qui était disposé à investir dans le TBL1+. Ce choix implique un coût d'investissement. SNCB Logistics est donc le seul opérateur à réaliser ces investissements, qui ne sont pas requis par la loi. L'entreprise préconise-t-elle d'imposer à tous les opérateurs une obligation légale relative aux investissements dans un système de sécurité déterminé? Ou bien les problèmes de sécurité peuvent-ils également être résolus par d'autres mesures, telles qu'une limitation obligatoire de la vitesse?

On ne perçoit pas toujours clairement quelles sont les mesures qu'un État membre peut prendre ou non à la lumière des règles européennes concernées. Mme Billiau a précisé que la marge de manœuvre

georganiseerd door Infrabel. Daar worden de belangrijkste beslissingen genomen over de harmonisering van de veiligheidsbeheersystemen. Worden daar ook de problemen aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidsuitrustingen besproken? Welke bijdrage levert het *Safety Platform* aan de veiligheidsproblematiek op het spoor? Met welke specifieke problemen kampt het goederenvervoer per spoor op de geliberaliseerde markt momenteel, en zijn daarvoor oplossingen voorhanden?

Er werd op gewezen dat Infrabel de juistheid van treinsamenstellingsberichten nagaat aan de hand van *ad hoc*-controles. Wordt daarover overlegd met de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS)?

Ook werd de proactiviteit rond het identificeren van mogelijke gevaren naar voren geschoven. Wat is de concrete werkwijze en hoe verloopt het overleg daarover?

Mevrouw Musin gaat ook nader in op het treinongeval in Wetteren. De trein reed onder licentie van NMBS Logistics voor rekening van de firma *DB Schenker Rail Nederland*. De Nederlandse bestuurder kende het Belgische spoornet. Wat betekent precies het "rijden onder licentie"? Wat zijn de precieze contractuele verhoudingen tussen beide partijen? Hoeveel treinen rijden er op basis van een dergelijk contract?

NMBS Logistics beschikt over een investeringsplan in veiligheid, waartoe de uitrusting van de vloot met TBL1+ en ETCS behoort. Die investeringen zouden eind 2013 worden afgerond. Er werd een bedrag van 30 miljoen euro genoemd. Is dat het bedrag dat nog dit jaar zal worden geïnvesteerd?

NMBS Logistics zou ook de enige zijn van de twaalf spoorwegoperatoren die op het Belgische spoor actief zijn die bereid was om te investeren in TBL1+. Die keuze brengt een investeringskost met zich mee. NMBS Logistics doet dus als enige die investeringen, die niet wettelijk vereist zijn. Pleit de onderneming voor een wettelijke verplichting met betrekking tot investeringen in een bepaald veiligheidssysteem voor alle operatoren? Of kunnen ook andere maatregelen een oplossing bieden voor veiligheidsproblemen, zoals een verplichte snelheidsbeperking?

Het is niet steeds duidelijk welke maatregelen een lidstaat al dan niet mag treffen in het licht van de betreffende Europese regels. Mevrouw Billiau heeft gesteld dat de bewegingsvrijheid van de lidstaten gaat van

dont disposent les États membres est plutôt limitée voire carrément inexistante. Pourrait-elle préciser ce point de vue?

L'intervenante explique que le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Wathelet, a proposé à la Commission européenne quatre mesures visant à améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses (RID):

- une interdiction d'encadrer les wagons chargés de produits dangereux par des wagons transportant des chargements amovibles;

- une interdiction de placer des wagons chargés de produits dangereux en tête ou en queue de train;

- une interdiction de regrouper des wagons chargés de produits dangereux;

- une obligation de séparer les wagons chargés de produits inflammables d'un minimum de vingt mètres des wagons chargés de gaz.

Quelle est la position des opérateurs de transport par rapport à ces propositions?

Enfin, Mme Musin constate que, d'une part, M. le Jeune plaide en faveur d'un cadre légal stable et cohérent en matière de sécurité ferroviaire, et que d'autre part, M. Pauwels souligne l'importance d'une politique proactive et évolutive en la matière. Ces deux points de vue sont-ils conciliables?

M. Tanguy Veys (VB) constate qu'il ressort des chiffres de l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires (OEAFI) que le nombre d'accidents ferroviaires repart à la hausse ces dernières années en Belgique, après une période relativement calme. La gauche en attribue souvent la responsabilité à la libéralisation. L'intervenant ne partage pas cette analyse. Au contraire, si le rail avait été libéralisé de manière plus précoce, des systèmes de sécurité plus efficaces auraient peut-être même été installés beaucoup plus tôt.

Les nouvelles prescriptions de sécurité sont mises en œuvre et appliquées comme il se doit. Mais on semble toujours courir après les faits: les nouvelles mesures résultent systématiquement d'incidents. La Commission européenne critique, elle aussi, la méthode utilisée, indiquant que les autorités belges prennent de nouvelles mesures avant que des conclusions finales puissent être tirées. Il est compréhensible que l'on veuille montrer au citoyen que l'on agit après un accident, mais d'autre part, cette réaction ne peut être précipitée.

veeleer beperkt tot ronduit onbestaand. Kan zij dat standpunt verduidelijken?

De spreekster legt uit dat de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, aan de Europese Commissie vier maatregelen heeft voorgesteld ter verbetering van de veiligheid van het vervoer van RID-goederen:

- een verbod om wagons met gevaarlijke producten voor of achter wagons met een beweegbare lading te plaatsen;

- een verbod om wagons met gevaarlijke goederen in het begin of aan het einde van een trein te plaatsen;

- een verbod om wagons die gevaarlijke producten vervoeren te groeperen;

- een verplichting om wagons met ontvlambare vloeistoffen te plaatsen op minimum twintig meter van wagons die gas vervoeren.

Welke houding nemen de vervoeroperatoren aan ten overstaan van die voorstellen?

Ten slotte stelt mevrouw Musin vast dat enerzijds de heer Le Jeune pleit voor een stabiel en coherent wet- telijk kader rond spoorveiligheid, en anderzijds de heer Pauwels het belang benadrukt van een proactief en evoluerend beleid ter zake. Zijn die twee standpunten verzoenbaar?

De heer Tanguy Veys (VB) stelt vast dat uit het cijfer- materiaal van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) blijkt dat het aantal spoorongevallen in België de laatste jaren opnieuw stijgt, na een vrij rustige periode voordien. Vanuit linkse hoek wordt vaak de liberalisering als boosdoener aange- wezen. De spreker deelt die analyse niet. Integendeel, een vroegere liberalisering van het spoor had misschien zelfs veel eerder gezorgd voor de implementatie van meer doeltreffende veiligheidssystemen.

De implementatie en de toepassing van nieuwe veiligheidsvoorschriften geschieden op passende wijze. Wel lijkt het alsof steeds achter de feiten wordt aangehold: de nieuwe maatregelen zijn stevast het gevolg van incidenten. Ook de Europese Commissie bekritiseert de gehanteerde methode door te stellen dat de Belgische overheid nieuwe maatregelen neemt alvorens er eindconclusies kunnen worden getrokken. Het valt te begrijpen dat men aan de burger het signaal wenst te geven dat na een ongeval actie wordt ondernomen, maar tegelijk mag die reactie niet overhaast zijn.

M. Veys comprend que M. Le Jeune demande un cadre légal stable et cohérent. De nouvelles mesures engendrent en effet des coûts supplémentaires et une grande confusion. Quelles sont les conséquences concrètes de l'instabilité pour les entreprises ferroviaires? Force est de constater, dans le même temps, que l'on déplore toujours des incidents et des accidents. Peut-on en déduire qu'il est question d'une surrégulation ou cela prouve-t-il plutôt qu'il n'y a pas encore suffisamment de règles?

SNCB Logistics est le principal transporteur de marchandises sur le rail belge. Cela signifie-t-il que l'entreprise apparaît aussi le plus fréquemment dans les statistiques relatives aux accidents et incidents? La situation des passages à niveau dans la région du port d'Anvers constitue toujours une préoccupation. L'intervenant se félicite que SNCB Logistics cherche consciemment à faire baisser des chiffres en matière d'accident.

La mise en œuvre de systèmes de sécurité a donc un prix. Dans le même temps, les médias font état des perspectives financières peu réjouissantes de SNCB Logistics. Ces informations sont-elles exactes et, dans l'affirmative, l'entreprise dispose-t-elle de moyens financiers à la hauteur de ses ambitions en matière de sécurité? Les mesures de sécurité pourront-elles être réalisées par du personnel motivé, contraint de travailler dans une ambiance de rumeurs de restructurations? Les actionnaires souscrivent-ils aux investissements dans la sécurité? Est-il possible de préciser la situation financière de SNCB Logistics? Le ministre Labille reste en effet très évasif lorsqu'il est interrogé à ce sujet au Parlement.

L'intervenant n'est pas du tout favorable à la poursuite du développement du TBL1+. Il vaudrait mieux opter pour l'installation immédiate de l'ETCS. Des subventions peuvent éventuellement y contribuer, à condition que leur utilisation soit correctement motivée.

M. Veys évoque également les subventions au transport de marchandises combiné et diffus. En fonctionnant par prolongations temporaires de cette politique de subventionnement, le secrétaire d'État Wathelet donne à penser qu'il finira tôt ou tard par fermer les vannes: le secrétaire d'État a déjà souligné que l'Union européenne insistera pour qu'il soit mis fin à cette politique. Ces prolongations temporaires sont par ailleurs source d'insécurité pour la politique tarifaire des entreprises. Comment SNCB Logistics et Crossrail gèrent-ils cette situation et qu'advient-il lorsque les subventions cesseront?

De heer Veys heeft begrip voor de vraag van de heer Le Jeune naar een stabiel en coherent wettelijk kader. Nieuwe maatregelen zorgen immers voor bijkomende kosten en gaan gepaard met heel wat verwarring. Welke concrete gevolgen heeft de instabiliteit voor de spoorwegondernemingen? Tegelijk moet men vaststellen dat er nog steeds incidenten en ongevallen voorkomen. Kan men dan zeggen dat er sprake is van overregulering, of is dat veeleer het bewijs dat er nog niet genoeg regels bestaan?

NMBS Logistics is de belangrijkste goederenvervoerder op het Belgische spoor. Houdt dat in dat de onderneming ook het meest voorkomt in de statistieken over ongevallen en incidenten? De situatie rond de spoorwegovergangen rond de Antwerpse havenregio vormt nog steeds een aandachtspunt. De spreker is verheugd dat ook NMBS Logistics er zeer bewust mee bezig is om dat ongevallencijfer te doen dalen.

Aan de implementatie van veiligheidssystemen hangt hoe dan ook een prijskaartje vast. Tegelijk berichten de media over de weinig rooskleurige financiële perspectieven van NMBS Logistics. Kloppen die mediaberichten, en zo ja, zullen bijgevolg de financiële middelen voorhanden zijn om de ambities van de onderneming op het vlak van veiligheid waar te maken? Zullen de veiligheidsmaatregelen kunnen worden doorgevoerd door gemotiveerd personeel, die moeten werken in een sfeer van geruchten over herstructureringen? Gaan ook de aandeelhouders akkoord met de investeringen in veiligheid? Kan enige toelichting worden verschaft over de financiële situatie van NMBS Logistics? minister Labille blijft immers erg op de vlakte wanneer daarover in het Parlement vragen worden gesteld.

De spreker is geenszins voorstander van de verdere invoering van TBL1+. Er zou veeleer moeten worden gekozen voor de onmiddellijke installatie van ETCS. Eventueel kunnen subsidies daar bij helpen, op voorwaarde dat de aanwending ervan goed wordt gemotiveerd.

De heer Veys wijst ook op de subsidies voor het gecombineerd en verspreid goederenvervoer. Staatssecretaris Wathelet werkt met tijdelijke verlengingen van dat subsidiebeleid, waardoor hij het signaal geeft dat die geldbron ooit zal opdrogen: de staatssecretaris benadrukte reeds dat de Europese Unie zal aandringen op de stopzetting van dat beleid. Die tijdelijke verlengingen zorgen tegelijk voor een onzekere situatie voor het prijsbeleid van de ondernemingen. Hoe gaan NMBS Logistics en Crossrail om met die situatie en wat zullen de gevolgen zijn van het wegvallen van die subsidies?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) prend acte du plaidoyer de M. Le Jeune en faveur d'un cadre législatif stable. Néanmoins, des incidents ont régulièrement lieu; la Belgique est par ailleurs un pays très urbanisé, dans lequel il n'est pas rare que des convois ferroviaires dangereux traversent des quartiers résidentiels. On ne peut rester insensible aux risques qu'entraîne cette situation. Une réaction appropriée à cette problématique consisterait-elle à miser sur la réglementation, ou plutôt sur le contrôle du respect de ces règles?

L'intervenant souligne le manque de clarté qui règne en ce moment à propos de certaines règles en vigueur. C'est ainsi notamment que différentes interprétations circulent en ce qui concerne les temps de conduite des conducteurs de train. Pour les uns, le temps de conduite maximum de neuf heures s'applique à la totalité de la mission de service, tandis que pour les autres, il s'agit uniquement du temps passé à conduire, sans les tâches connexes préalables et consécutives à la conduite même. Quelle interprétation SNCB Logistics et Crossrail donnent-elles à ce temps de conduite maximum applicable à leur personnel? Un personnel suffisamment reposé et vigilant est en effet l'une des conditions nécessaires à la sécurité du trafic ferroviaire.

M. Van den Bergh évoque, lui aussi, les mesures de renforcement de la sécurité du transport de marchandises que le secrétaire d'État Wathélet a préparées à la suite de l'accident de train survenu à Godinne. Ces mesures, qui ont trait à la composition des trains transportant des marchandises dangereuses, sont restées bloquées dans le processus décisionnel européen. Les Pays-Bas ont également pris certaines mesures qui n'ont pas été traduites en règles juridiques, mais qui ont été fixées dans des conventions élaborées en concertation avec les opérateurs. La piste d'un cadre conventionnel en marge du cadre légal pourrait-elle également être une solution envisageable en Belgique?

Le plaidoyer en faveur d'un cadre légal stable et cohérent est sans doute également lié à l'importance de l'uniformité au sein de l'Union européenne. L'existence de toutes sortes de règles variant d'un pays à l'autre n'est absolument pas dans l'intérêt du transport international.

L'intervenant évoque également l'accident de train survenu à Wetteren. L'OEAIF aurait été prévenu très tardivement. Infrabel peut-elle déjà donner plus de précisions à ce sujet? Le train aurait par ailleurs circulé à contre-voie. Comment s'effectuent la communication et la signalisation en cas de circulation à contre-voie, par exemple, en cas de travaux sur les voies? Le conducteur de train en est-il informé à l'avance, et cette information est-elle donnée de manière uniforme en Europe?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) neemt akte van het pleidooi van de heer Le Jeune voor een stabiel wetgevend kader. Niettemin doen zich op geregelde tijdstippen incidenten voor; België is bovendien een dichtbebouwd land, waarin gevaarlijke treintransporten niet zelden langs woonwijken passeren. Men kan niet ongevoelig blijven voor de risico's die dat gegeven met zich meebrengt. Houdt een gepaste reactie op die problematiek in dat er wordt ingezet op regelgeving, of eerder op controle en handhaving van die regels?

De spreker wijst op de onduidelijkheid die momenteel heerst over bepaalde bestaande regels. Zo circuleren er verschillende interpretaties over de rijtijden van de treinbestuurders. Voor de ene speler geldt de maximale rijtijd van negen uur voor de gehele dienstopdracht, voor de andere gaat het enkel over de duur van het besturen zelf, zonder de bijkomende taken voor- en achteraf. Hoe interpreteren NMBS Logistics en Crossrail die maximale rijtijd voor hun personeel? Voldoende uitgerust en attent personeel is immers een noodzakelijke voorwaarde voor veilig treinverkeer.

Ook de heer Van den Bergh wijst op de maatregelen die staatssecretaris Wathélet naar aanleiding van het treinongeval in Godinne heeft voorbereid met betrekking tot de veiligheid van het goederenvervoer. Die maatregelen over de samenstelling van treinen met gevaarlijke goederen zijn blijven steken in het Europees besluitvormingsproces. Ook Nederland heeft bepaalde maatregelen genomen, die niet in rechtsregels werden gegoten, maar werden vastgesteld in convenanten die in overleg met de operatoren tot stand kwamen. Kan de denkpiste van een afsprakenkader buiten het wettelijk kader om ook een oplossing bieden in België?

Het pleidooi voor een stabiel en coherent wettelijk kader is wellicht ook verbonden aan het belang van de eenvormigheid binnen de Europese Unie. Internationaal transport is geenszins gebaat bij het bestaan van allerlei verschillende regels per land.

De spreker gaat ook in op het treinongeval in Wetteren. Het OOIS zou erg laattijdig zijn verwittigd. Kan Infrabel daarover al verdere verduidelijking verschaffen? De trein zou ook op tegenspoor hebben gereden. Hoe verloopt de communicatie en de signalisatie bij het rijden op tegenspoor, zoals dat het geval is bij spoorwerkzaamheden? Wordt de treinbestuurder daarvan op voorhand geïnformeerd, en gebeurt dat in Europa op een eenvormige manier? In Wetteren ging het immers

À Wetteren, il s'agissait en effet d'un conducteur de train néerlandais, qui a été confronté à une situation particulière.

Les nombreux contrôles internes de la sécurité ont également été soulignés. Dans quelle mesure ces informations sont-elles transmises au SSICF? Joue-t-on carte sur table en ce qui concerne le déroulement et les résultats de ces contrôles, ainsi que les éventuels problèmes révélés à cette occasion?

Mme Valérie De Bue (MR) demande quelle est l'efficacité des procédures de sécurité existantes. Dans un passé récent, il y a en effet eu quelques incidents problématiques à Godinne et à Wetteren. Dans le cadre de la gestion de la catastrophe ferroviaire de Wetteren, il a par exemple été question d'un avertissement tardif de l'OEAIF, d'une gestion difficile sur le plan des services de secours et d'un impact important sur la vie des riverains. A-t-on déjà tiré des leçons de cet accident? Il n'empêche, bien sûr, que le risque zéro n'existe pas et que le transport ferroviaire demeure un mode de transport relativement sûr.

Le transport ferroviaire européen est caractérisé par une volonté d'harmonisation de plus en plus claire, tant en ce qui concerne le cadre légal que le contrôle. On a aussi déjà souligné la marge de manœuvre étroite des États membres individuels sur ce plan. La demande d'un cadre législatif stable s'adresse-t-elle actuellement à l'Union européenne ou aux différents États membres?

M. Steven Vandeput (N-VA) retient l'avertissement des orateurs, selon lesquels il ne faut pas trop rapidement tirer des conclusions générales sur la base d'incidents en intervenant dans la réglementation. Il ressort de la pratique qu'un incident résulte souvent d'un concours de circonstances: généralement, la coïncidence de certains facteurs donne lieu à un incident spécifique, et cela n'a donc de toute façon pas beaucoup de sens de procéder à des généralisations.

Il est clair que la sécurité est une priorité importante pour le secteur. Les politiques doivent dès lors avoir confiance dans le sens des responsabilités des entreprises qui sont actives sur le réseau ferroviaire belge. Comment le secteur aborde-t-il lui-même la problématique de la sécurité? Le secteur a-t-il également recours à l'autorégulation?

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) souligne que, sur une période de dix-huit mois, l'OEAIF a ouvert six enquêtes sur des incidents graves sur le rail belge. Il est dès lors justifié de se demander si l'on fait face ou non à une augmentation de l'insécurité.

om een Nederlandse treinbestuurder die met een bijzondere situatie werd geconfronteerd.

Er werd ook gewezen op de veelvuldige interne controles op de veiligheid. In welke mate wordt die informatie doorgespeeld aan de DVIS? Wordt er open kaart gespeeld over het verloop en de resultaten van die controles en over de eventuele problemen die daarbij aan het licht zijn gekomen?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt naar de efficiëntie van de bestaande veiligheidsprocedures. In het recente verleden zijn er immers enkele problematische incidenten geweest in Godinne en Wetteren. In het kader van het beheer van de treinramp in Wetteren is er bijvoorbeeld sprake van een laattijdige verwittiging van het OOIS, een moeizaam beheer op het vlak van de hulpdiensten en een belangrijke impact op de levens van de omwonenden. Werden uit dat ongeval reeds lessen getrokken? Dat alles neemt uiteraard niet weg dat een nulrisico niet bestaat en dat het treinvervoer nog steeds een relatief veilige vervoersmodus is.

Het Europese treinvervoer wordt gekenmerkt door een steeds duidelijkere wil tot harmonisering, zowel wat betreft het wettelijk kader als de controle erop. Er werd ook al gewezen op de beperkte beleidsruimte van de individuele lidstaten op dat vlak. Richt de vraag om een stabiel en wetgevend kader zich thans tot de Europese Unie of tot de aparte lidstaten?

De heer Steven Vandeput (N-VA) onthoudt de waarschuwing van de sprekers om op basis van incidenten niet te snel algemene conclusies te trekken door in te grijpen in de regelgeving. Uit de praktijk blijkt dat een incident veelal het gevolg is van een samenloop van omstandigheden: doorgaans leidt het samengaan van bepaalde factoren tot een specifiek voorval, wat het sowieso weinig zinvol maakt om algemene uitspraken te doen.

Het is duidelijk dat veiligheid een belangrijke prioriteit is voor de sector. De politiek moet dan ook het nodige vertrouwen hebben in de verantwoordelijkheidszin van ondernemingen die actief zijn op het Belgische spoor. Hoe pakt de sector de veiligheidsproblematiek zelf aan? Treedt de sector ook zelfregulerend op?

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) wijst erop dat het OOIS in een periode van achttien maanden zes onderzoeken heeft geopend naar ernstige incidenten op het Belgische spoor. Het is dan ook gerechtvaardigd dat de vraag wordt gesteld of het al dan niet om een toename van de onveiligheid gaat.

Le cadre réglementaire actuel est relativement strict, mais il peut, au vu du nombre d'incidents, malgré tout faire l'objet d'une remise en question. Il en va de même pour le contrôle du respect de la législation. Il est indéniable que la libéralisation a eu un certain nombre d'effets positifs; en même temps, il convient d'examiner si, combinée à d'autres facteurs, elle n'a pas contribué à l'augmentation du nombre d'incidents ou à la diminution de la sécurité. La charge de travail pesant sur le personnel, par exemple, contribue-t-elle à l'insécurité? Le management est lui aussi mis sous pression en termes de résultats. La concurrence entre les différents modes de transport est, en effet, actuellement féroce. Cette concurrence croissante n'entraîne-t-elle pas un accroissement des risques en matière de sécurité? Dans l'affirmative, quelles en sont les conséquences précises? Procède-t-on, par exemple, à moins de contrôles?

SNCB Logistics ou Crossrail sont-ils par exemple impliqués dans un des six incidents graves auxquels il a été fait référence? Quelles leçons a-t-on tiré ou peut-on déjà tirer de ces incidents, outre les propositions qu'Infrabel a déjà formulées à l'occasion de l'accident survenu à Godinne?

Mme Billiau a donné des explications sur la gestion des données dans le cadre du suivi du transport de marchandises dangereuses. Les données relatives aux fiches de sécurité aboutissent dans les systèmes *Fill-in* et *Merl-in*. Peut-elle préciser la distinction entre les deux systèmes? Quelle est la plus-value offerte par le second système?

M. Balcaen se penche plus avant sur l'analyse de risques en cas d'incidents ferroviaires. Les autorités locales, les secours et la protection civile signalent qu'ils ne sont pas informés des transports de marchandises dangereuses. Comment se déroulent la collaboration et la communication avec ces autorités et services? Lors de l'accident ferroviaire à Wetteren, l'OEAIF aurait également été averti tardivement. Comment cela se fait-il? Quel est l'état de la question en ce qui concerne la planification d'urgence et les secours d'urgence? En cas de problème, le Groupe SNCB est-il en mesure d'obtenir toutes les informations nécessaires sur le terrain et de se concerter avec les services de secours présents sur place? Les recommandations du rapport du SPF Mobilité sur l'enquête relative aux incidents ferroviaires du 27 juin 2011 (un nombre important de personnes étaient alors restées bloquées dans un train un jour de canicule) ont-elles entre-temps été mises en œuvre?

Het huidige regelgevend kader is vrij streng, maar mag, gelet op het aantal incidenten, toch in vraag worden gesteld. Hetzelfde geldt voor de controle op de naleving van de wetgeving. Het is ongetwijfeld zo dat de liberalisering een aantal positieve gevolgen heeft gehad; tegelijk dient te worden onderzocht of zij, in samenhang met andere factoren, heeft bijgedragen tot de stijging van het aantal incidenten of tot de daling van de veiligheid. Draagt bijvoorbeeld de werkdruk op het personeel bij tot de onveiligheid? Ook het management ervaart druk op de resultaten. De concurrentie tussen de verschillende vervoersmodi is momenteel immers moordend. Zorgt die toenemende concurrentie voor meer veiligheidsrisico's? Zo ja, wat zijn de precieze gevolgen? Wordt er bijvoorbeeld minder gecontroleerd?

Is NMBS Logistics of Crossrail betrokken bij een van de zes ernstige incidenten waarnaar werd verwezen? Welke lessen werden of kunnen reeds worden getrokken uit die voorvallen, naast de voorstellen die Infrabel naar aanleiding van het ongeval in Godinne al heeft geformuleerd?

Mevrouw Billiau heeft toelichting gegeven bij het databeheer in het kader van de opvolging van het vervoer van gevaarlijke goederen. De gegevens over de veiligheidsfiches stromen door naar de systemen *Fill-in* en *Merl-in*. Kan zij het onderscheid tussen beide systemen verder verduidelijken? Welke meerwaarde biedt het tweede systeem?

De heer Balcaen gaat dieper in op de risicoanalyse bij treinincidenten. De lokale overheden, de hulpdiensten en de civiele bescherming signaleren dat zij niet op de hoogte zijn van transporten met gevaarlijke goederen. Hoe verloopt de samenwerking en de communicatie met die overheden en diensten? Bij het treinongeval in Wetteren zou het OOIS ook laattijdig zijn verwittigd. Hoe kwam dat? Wat is de stand van zaken op het vlak van de rampenplanning en de hulpverlening? Is de NMBS-groep in staat om in geval van problemen alle noodzakelijke informatie op het terrein te verkrijgen en met de hulpdiensten ter plaatse te overleggen? Werden de aanbevelingen uit het verslag van de FOD Mobilité over het onderzoek naar de spoorproblemen op 27 juni 2011 (toen een grote groep mensen uren in een trein vastzat tijdens een dag van grote hitte) inmiddels geïmplementeerd?

M. Pauwels a évoqué l'intention de SNCB Logistics d'investir dans le TBL1+. Qu'en est-il? Il a été annoncé que, dès fin 2013, tout le matériel roulant de SNCB Logistics serait équipé du TBL1+. Par ailleurs, du matériel roulant circule également sous licence d'un autre opérateur. À partir de 2014, SNCB Logistics ne transportera-t-elle plus de déchets dangereux qu'avec son propre matériel équipé du TBL1+, ou ces transports pourront-ils être effectués, dans le cadre d'un contrat de licence, avec le matériel d'un autre opérateur non équipé du TBL1+?

Les orateurs ont également évoqué la diminution du nombre de franchissements de signaux au cours des dernières années. Le tableau présenté ne recense que les statistiques à partir de 2011. Quels sont les chiffres pour les années précédentes? Les chiffres récents, plus favorables, de 2012 et 2013 ne correspondraient en effet qu'à un retour à la situation de 2009, lorsque le TBL1+ n'était pas encore largement déployé. Les chiffres portant sur une période plus longue pourraient donner une image plus nuancée de la problématique.

Le grand nombre d'audits de l'OEAIF a en outre été souligné. Ce constat contraste avec celui de la commission spéciale, qui a toujours considéré que le nombre d'audits était relativement faible. Qu'entend M. Pauwels par "audit"? Cette notion est probablement sujette à interprétations.

M. Balcaen retrace enfin l'historique de la mise en place du TBL1+ en Belgique. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un système interopérable, il a néanmoins été décidé de poursuivre son déploiement. Il s'est avéré *a posteriori* qu'il était impossible d'imposer une limitation de la vitesse du matériel non équipé. Crossrail est-elle disposée, à terme, à équiper son matériel roulant du TBL1+, ou les opérateurs attendront-ils le déploiement de l'ETCS? Comment l'entreprise réagira-t-elle si elle est impliquée dans un accident sur le territoire belge en raison de l'absence de TBL1+ sur son matériel? Quelle est la proportion du transport diffus dans les activités de Crossrail?

M. David Geerts (*sp.a*) constate que *Traffic Control* a un accès permanent aux bases de données *Fill-in*, *ISIS* et, à l'avenir aussi *Merl-in*, et peut transmettre ces données en cas d'incidents. Dans quelle mesure les villes et les communes sont-elles également informées? La transmission d'informations aux autorités locales a été abordée au sein des conseils communaux et provinciaux à la suite de l'accident ferroviaire de Wetteren. Il y a quelque inquiétude à ce sujet.

De heer Pauwels heeft gewezen op de plannen van NMBS Logistics met betrekking tot de investeringen in TBL1+. Wat is de stand van zaken? Er werd aangekondigd dat eind 2013 al het rollend materieel van NMBS Logistics zou uitgerust zijn met TBL1+. Tegelijk is het zo dat er ook rollend materieel onder licentie van een andere operator rijdt. Zal NMBS Logistics vanaf 2014 gevaarlijk afval alleen vervoeren met het eigen, met TBL1+ uitgeruste materieel, of kan dat in het kader van een licentieovereenkomst ook gebeuren met materieel van een andere operator dat niet is uitgerust met TBL1+?

Er werd ook gewezen op de daling van het aantal seinvoorbijrijdingen tijdens de laatste jaren. De voorgestelde figuur bevat enkel de cijfers vanaf 2011. Wat zijn de cijfers voor de jaren voordien? De gunstige recente cijfers van 2012 en 2013 zouden immers slechts een terugkeer zijn naar de situatie van 2009, toen TBL1+ nog niet in ruime mate was uitgerold. Cijfers over een langere periode zouden een iets genuanceerder beeld kunnen geven over de problematiek.

Ook werd het ruime aantal audits van het OOIS benadrukt. Die vaststelling contrasteert met die van de bijzondere commissie, die steeds van oordeel is geweest dat het aantal audits vrij laag is. Wat verstaat de heer Pauwels onder een audit? Wellicht zijn er verschillende interpretaties van het begrip.

De heer Balcaen schetst tot slot de geschiedenis van de implementatie van TBL1+ in België. Ondanks het feit dat het geen interoperabel systeem is, werd toch geopteerd voor de verdere uitrol ervan. Een snelheidsbeperking van het niet-uitgeruste materieel bleek achteraf ook niet afdwingbaar te zijn. Is Crossrail op termijn bereid om zijn rollend materieel uit te rusten met TBL1+ of zal de operatoren wachten op de uitrol van ETCS? Hoe zal de onderneming reageren indien zij betrokken raakt bij een ongeval op het Belgische grondgebied als gevolg van het ontbreken van TBL1+ op haar materieel? Wat is het aandeel van het verspreid vervoer in de activiteiten van Crossrail?

De heer David Geerts (*sp.a*), stelt vast dat *Traffic Control* permanent toegang heeft tot de datasystemen *Fill-in*, *ISIS* en in de toekomst ook *Merl-in*, en die gegevens kan doorgeven in geval van incidenten. In welke mate worden ook de steden en gemeenten ingelicht? Naar aanleiding van het treinongeval in Wetteren is het aspect van de informatiedoorstroming naar de lokale overheden ter sprake gekomen in de gemeente- en provincieraden. Daarover bestaat enige ongerustheid.

SNCB Logistics dit accorder une grande importance à la formation des conducteurs de train. L'image que l'on retient de l'accident de Wetteren est cependant celle d'un conducteur de train tentant de lutter contre l'incendie du train à l'aide d'un extincteur. De quelles connaissances et de quelles informations ce conducteur disposait-il? Une personne correctement informée du transport devait pourtant avoir conscience des risques? En outre, le secteur fait aussi appel à la sous-traitance. Dans quelle mesure les informations sont-elles communiquées au personnel des sous-traitants?

M. Le Jeune a attiré l'attention sur l'importance d'un cadre légal stable et cohérent. Aux Pays-Bas, un groupe de travail a développé en quelques années un système dénommé *Basisnet Spoor*. Un certain nombre d'accords ont été élaborés en collaboration avec le secteur. Dans quelle mesure les opérateurs ont-ils été associés à ces travaux? Comment ces accords ont-ils vu le jour? Ces accords seraient conclus sur une base volontaire, tout en ayant un certain caractère contraignant.

Au cours de l'audition qui a eu lieu en commission le 18 juin 2013, la Commission européenne a fait savoir qu'elle s'attelait à une coordination des différentes règles nationales. SNCB Logistics et Crossrail peuvent-elles comparer les règles belges et les règles des autres pays européens dans lesquels elles sont actives? Quelles sont leurs expériences et suggestions?

III. — RÉPONSES DES INVITÉS

Mme Ann Billiau, directeur général Accès au réseau chez Infrabel, explique que la *Safety Platform* et le *Safety Desk* sont des réunions rassemblant différents acteurs du secteur ferroviaire. Le SSICF s'occupe de la convocation de la *Safety Platform*, qui est la réunion rassemblant le plus d'acteurs (notamment aussi les constructeurs de trains), alors que les réunions du *Safety Desk* sont organisées par Infrabel et ont une ampleur plus limitée (uniquement Infrabel, les entreprises ferroviaires et le SSICF). Infrabel fournit préalablement aux participants au *Safety Desk* un projet d'ordre du jour, qui peut encore être complété par les participants; l'échange d'informations au cours de ces réunions s'avère être utile et enrichissant.

Infrabel communique régulièrement tant avec le SSICF qu'avec l'OEAIF: le gestionnaire de l'infrastructure communique une fois par mois les résultats de ses contrôles au SSICF et met quotidiennement une banque de données reprenant tous les incidents sur le réseau à la disposition de l'OEAIF. Il est également communiqué

NMBS Logistics stelt veel belang te hechten aan de opleiding van de treinbestuurders. Van het ongeval in Wetteren blijft echter het beeld bij van de treinbestuurder die met een brandblusapparaat de trein tracht te blussen. Over welke kennis en informatie beschikte die bestuurder? Iemand die terdege was ingelicht over het vervoer moet zich toch bewust zijn geweest van de gevaren? Bovendien wordt in de sector ook gewerkt met onderaanneming. In welke mate is er ook een doorstroming van informatie naar het personeel van de onderaannemers?

De heer Le Jeune heeft gewezen op het belang van een stabiel en coherent wetgevend kader. In Nederland heeft een werkgroep een aantal jaren gewerkt aan het "Basisnet Spoor". Samen met de sector werden een aantal convenanten opgesteld. In welke mate zijn de operatoren bij die werkzaamheden betrokken geweest? Hoe zijn die convenanten tot stand gekomen? Die convenanten zouden op vrijwillige basis zijn afgesloten, maar tegelijk in zekere mate een afdwingbaar karakter hebben.

De Europese Commissie heeft tijdens de hoorzitting in de commissie op 18 juni 2013 te kennen gegeven dat zij werkt aan een coördinatie van de verschillende nationale regels. Kunnen NMBS Logistics en Crossrail een vergelijking maken tussen de Belgische regels en die in de andere Europese landen waarin zij actief zijn? Wat zijn hun ervaringen en suggesties?

III. — ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

Mevrouw Ann Billiau, directeur-generaal Toegang tot het Net bij Infrabel, verduidelijkt dat het *Safety Platform* en de *Safety Desk* vergaderingen zijn die verschillende actoren van de spoorwegsector samenbrengen. De DVIS staat in voor de convocatie van het *Safety Platform*, dat de meest omvattende vergadering is (met onder meer ook de constructeurs van treinen), terwijl de vergaderingen van de *Safety Desk* door Infrabel worden georganiseerd en een beperktere omvang hebben (met enkel Infrabel, de spoorwegondernemingen en de DVIS). Infrabel bezorgt de deelnemers van de *Safety Desk* vooraf een ontwerp van agenda, dat nog kan worden aangevuld door de deelnemers; de uitwisseling van informatie tijdens deze vergaderingen blijkt nuttig en verrijkend te zijn.

Infrabel communiceert op regelmatige basis met zowel de DVIS als het OOIS: de infrastructuurbeheerder deelt éénmaal per maand de resultaten van haar controles mee aan de DVIS en stelt dagelijks een databank met alle incidenten op het netwerk ter beschikking van het OOIS. In de *Safety Desk* wordt daarover ook

à ce sujet au sein du *Safety Desk*, mais les informations en question sont alors anonymisées. Les entreprises reçoivent aussi régulièrement un rapport reprenant les constatations faites lors des contrôles les concernant.

Infrabel accorde une grande attention aux points du réseau présentant un risque supérieur à la moyenne: grâce aux analyses de risques et à l'expérience acquise en matière d'accidents et d'incidents, on voit clairement où sont les endroits problématiques sur le réseau, ce qui donne lieu à des interventions ciblées sur l'infrastructure et à la modification de certaines priorités dans la politique d'investissement (notamment en ce qui concerne l'installation du TBL1+).

De nombreuses initiatives ont déjà été prises en vue d'empêcher que la libéralisation du transport de marchandises par rail provoque une régression du niveau de sécurité. Le dialogue entre les différents partenaires se passe bien, même s'il faut continuer à développer la culture de la sécurité chez Infrabel et dans les entreprises ferroviaires. Outre les aspects techniques, le facteur humain est également d'une importance cruciale. Comme chaque organisation et collaborateur au sein de cette organisation doit prendre conscience de sa propre responsabilité en matière de sécurité, Infrabel a rédigé un *roadbook* pour la culture de la sécurité pour la période 2012-2016, abandonnant l'approche répressive individuelle; le *roadbook* a été adopté par le conseil d'administration d'Infrabel en octobre 2012 et a ensuite été présenté au SSICF et aux entreprises ferroviaires dans le cadre d'une réunion du *Safety Desk*.

L'année 2012 a été caractérisée par le nombre le moins élevé d'accidents significatifs, à savoir 36, alors qu'on en comptait encore 52 en 2011. Les accidents significatifs sont des accidents qui causent des dommages pour un montant d'au moins 150 000 euros, qui entraînent une interruption du service d'au moins six heures, ou qui font au moins un tué ou un blessé grave. On peut donc qualifier la tendance de positive, même si la vigilance reste de mise si l'on veut accomplir des progrès supplémentaires.

L'Union européenne vise à favoriser la stabilité du cadre réglementaire par l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI), qui doivent être transposées à l'échelon national dans un délai déterminé. Si le secteur ferroviaire a été jadis caractérisé par une grande fragmentation, on s'oriente actuellement vers une intégration de plus en plus poussée.

gecommuniceerd, maar de betreffende informatie wordt in dat geval wel geanonimiseerd. Ook de ondernemingen krijgen regelmatig een verslag over de vaststellingen in de controles die hen betreffen.

Punten van het netwerk met een bovengemiddeld risico krijgen de volledige aandacht van Infrabel: door de risicoanalyses en de ervaring met ongevallen en incidenten komt duidelijk naar voor wat de problematische plekken op het netwerk zijn, wat aanleiding geeft tot doelgerichte ingrepen op de infrastructuur en tot de wijziging van prioriteiten in het investeringsbeleid (onder meer wat de installatie van TBL1+ betreft).

Er werden reeds veel initiatieven genomen om te verhinderen dat de liberalisering van het goederenvervoer over het spoor geen achteruitgang van het veiligheidsniveau veroorzaakt. De dialoog tussen de verschillende partners verloopt positief, al moet verder werk worden gemaakt van de ontwikkeling van de veiligheidscultuur binnen Infrabel en de spoorwegondernemingen. Naast de technische aspecten is de menselijke factor evenzeer van cruciaal belang. Omdat elke organisatie en medewerker binnen die organisatie zich bewust moet worden van de eigen verantwoordelijkheid voor de veiligheid, heeft Infrabel een *roadbook* voor veiligheidscultuur opgesteld voor de periode 2012-2016, waarbij wordt afgestapt van de individuele bestraffende aanpak; het *roadbook* werd in oktober 2012 aangenomen door de raad van bestuur van Infrabel en werd vervolgens aan de DVIS en de spoorwegondernemingen voorgesteld in het kader van een vergadering van de *Safety Desk*.

Het jaar 2012 werd gekenmerkt door het laagste aantal significante ongevallen ooit, met name 36, terwijl er in 2011 nog 52 waren (significante ongevallen zijn ongevallen die 150 000 euro schade veroorzaken, voor een onderbreking van de dienstverlening gedurende zes uur zorgen of waarbij er een dode of zwaargewonde te betreuren is). De tendens kan dus positief worden genoemd, al blijft waakzaamheid geboden om verdere vooruitgang te bewerkstelligen.

De Europese Unie beoogt de stabiliteit van het regelgevend kader te bevorderen door de aanneming van TSI's (*Technical Specifications for Interoperability*), die binnen een bepaalde termijn op nationaal niveau dienen te worden omgezet. Terwijl de spoorwegsector vroeger gekenmerkt werd door grote fragmentatie, komt er nu geleidelijk steeds meer integratie.

Chaque acteur a élaboré un système de gestion de la sécurité, qui comprend toutes les procédures et tous les processus requis, et qui est soumis pour approbation au SSICF. Celui-ci peut, après évaluation, délivrer un certificat de sécurité. Quoi qu'il en soit, il y aura encore, à l'avenir, des incidents de sécurité dont il faudra tirer les leçons.

L'oratrice confirme qu'aux Pays-Bas, des conventions ont été conclues entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires à propos de la composition des trains transportant des marchandises dangereuses. L'outil de la convention pourrait également être envisagé en Belgique.

Infrabel a informé tardivement l'OEAIF à propos de l'accident survenu à Wetteren. Les causes de cette communication tardive sont encore examinées en ce moment.

Infrabel transmet des avis spécifiques relatifs aux travaux à toutes les entreprises ferroviaires qui sont actives sur le réseau; ces entreprises confirment en retour la bonne réception de ces avis.

Les enquêtes portant sur l'accident de Wetteren sont toujours en cours. Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions.

L'oratrice explique la différence entre les systèmes de monitoring *Fill-in* et *Merl-in*:

— *Fill-in* permet de suivre un train en mouvement;

— *Merl-in* fournit des informations sur les trains qui sont à l'arrêt à un moment déterminé et qui font (peuvent faire) l'objet de certaines manipulations. *Merl-in* permet de voir les wagons des trains à l'arrêt, ce qui est nécessaire au développement des plans de sécurité sur certains sites, tels que *Gent-Zeehaven*.

La communication d'informations aux communes sur la composition des transports de marchandises n'est pas la meilleure façon de procéder; elle pourrait générer un flux d'informations non structurées, guère exploitables. Il est plus important que les services de secours soient bien préparés à d'éventuelles interventions.

Infrabel et le Groupe SNCB disposent depuis longtemps de plans d'urgence régulièrement adaptés, ce que démontre l'action entreprise à la suite des événements du 27 juin 2011, lorsqu'un groupe important de voyageurs est resté bloqué dans un train surchauffé: en

Elke actor heeft een veiligheidsbeheerssysteem opgesteld, dat alle vereiste procedures en processen bevat en ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de DVIS, die na evaluatie een veiligheidscertificaat kan afleveren. Niettemin zullen er ook in de toekomst nog veiligheidsincidenten zijn, waaruit dan lessen moeten worden getrokken.

De spreekster bevestigt dat in Nederland tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen convenanten werden afgesloten over de samenstelling van treinen met gevaarlijke goederen. Het instrument van de convenant kan ook in België worden overwogen.

Infrabel heeft het OOIS te laat ingelicht over het ongeval in Wetteren. De oorzaken van die laattijdige verwittiging worden momenteel nog onderzocht.

Infrabel geeft specifieke berichten over werkzaamheden aan alle spoorwegondernemingen die op het netwerk actief zijn; die ondernemingen geven op hun beurt bevestiging van de ontvangst van die berichten.

De onderzoeken naar het ongeval in Wetteren zijn nog aan de gang. Het is nog te vroeg om nu al conclusies te trekken.

De spreekster legt het verschil uit tussen de monitoringsystemen *Fill-in* en *Merl-in*:

— *Fill-in* laat toe een trein in beweging te volgen;

— *Merl-in* verstrekt informatie over treinen die op een bepaald ogenblik niet rijden en waarmee bepaalde manipulaties (kunnen) gebeuren. *Merl-in* maakt het mogelijk om zicht te krijgen op de wagons van gestationeerde treinen, wat nodig is voor de ontwikkeling van veiligheidsplannen op bepaalde sites, zoals *Gent-Zeehaven*.

De verstrekking van informatie aan gemeenten over de samenstelling van goederentransporten is niet de meest efficiënte werkwijze; wellicht ontstaat er dan een stroom van ongestructureerde informatie, waarmee niet veel kan worden aangevangen. Het is belangrijker dat de hulpdiensten goed voorbereid zijn op mogelijke interventies.

Infrabel en de NMBS-Groep beschikken reeds lang over noodplannen, die regelmatig worden aangepast. Dit kan worden aangetoond aan de hand van de actie die werd ondernomen na de gebeurtenissen op 27 juni 2011, toen een grote groep reizigers uren vastzat in een

concertation avec la police et les services de secours, Infrabel a alors adapté les plans d'intervention existants.

En ce qui concerne les franchissements de signaux, 2010 est l'année de référence (l'année qui sert de base de comparaison en vue d'évaluer l'évolution). Au cours de cette année 2010, il y a eu 104 franchissements de signaux sur le réseau d'Infrabel, contre 75 seulement en 2012 (une diminution de 28 %). Entre le 1^{er} janvier et le 31 mai 2013, il y a eu 21 franchissements de signaux, contre 45 au cours de la même période en 2010 (une diminution de 54 %).

M. Geert Pauwels (CEO de SNCB Logistics) précise que l'utilisation de la licence d'un opérateur ferroviaire par un autre opérateur est une pratique assez courante, qui est surtout appliquée par les (anciens) opérateurs historiques: ceux-ci se répartissent les moyens de traction dans le cadre du transport transfrontalier. C'est ainsi que lors de l'accident survenu à Wetteren, DB Schenker utilisait la licence de SNCB Logistics. 15 % du transport de marchandises sont effectués au moyen d'une autre licence que celle de l'opérateur. Pour s'assurer que les autres opérateurs respectent les règles de sécurité, des conventions sont rédigées sur la base desquelles les opérateurs se soumettent mutuellement à des audits.

SNCB Logistics envoie des avis de sécurité relatifs à l'infrastructure aux sous-traitants, et sur place, il est vérifié que le conducteur a reçu ces avis; la vérification n'est pas opérée à l'aide des tablettes dont disposent les membres de personnel de SNCB Logistics, mais à l'aide des moyens de communication utilisés chez le sous-traitant.

L'entreprise de l'opérateur poursuit l'installation du système TBL1+ sur sa propre flotte. 77 % des locomotives T13 en sont déjà équipées (100 % des locomotives seront équipées d'ici fin 2013), alors que le système a été installé sur 90 % des locomotives T77 (également 100 % d'ici fin 2013). Cela ne signifie pas que l'ensemble des locomotives T13 et T77 en service le 1^{er} janvier 2014 disposeront du TBL1+: un processus d'homologation doit en effet encore avoir lieu. Quoi qu'il en soit, dans le courant de 2014, toutes les locomotives de SNCB Logistics circulant sur le réseau ferroviaire seront équipées du TBL1+.

L'installation du TBL1+ représente un coût de plusieurs millions d'euros par an. Le calendrier n'est pas compromis par des problèmes financiers; SNCB Logistics bénéficie d'une position de liquidité favorable et poursuivra l'installation comme prévu. D'un point de vue concurrentiel, il serait avantageux pour SNCB Logistics que tous les opérateurs installent le TBL1+,

oververhitte trein: Infrabel heeft dan, in overleg met de politie en de hulpdiensten, de bestaande interventieplannen aangepast.

Wat seinvoorbijrijdingen betreft, is 2010 het referentiejaar (het jaar waarmee de vergelijking wordt gemaakt ter evaluatie van de evolutie). In dat jaar waren er 104 voorbijrijdingen op het netwerk van Infrabel, terwijl er in 2012 maar 75 waren (een vermindering met 28 %). Tussen 1 januari en 31 mei 2013 waren er 21 seinvoorbijrijdingen, terwijl er in 2010 in dezelfde periode 45 waren (een vermindering met 54 %).

De heer Geert Pauwels (CEO van NMBS Logistics) zegt dat het gebruik van de licentie van een spoorwegoperator door een andere operator een vrij courante praktijk is, die vooral wordt toegepast door de (voormalige) historische operatoren: zij verdelen bij grensoverschrijdend verkeer de tractiemiddelen onder elkaar. Zo gebruikte bij het ongeval in Wetteren DB Schenker de licentie van NMBS Logistics. 15 % van het goederenvervoer wordt uitgevoerd met een andere licentie dan die van de operator. Om zich ervan te vergewissen dat de andere operatoren de veiligheidsregels respecteren, worden convenanten opgesteld, op grond waarvan operatoren bij elkaar audits uitvoeren.

NMBS Logistics stuurt aan onderaannemers veiligheidsberichten met betrekking tot de infrastructuur door, waarbij ook ter plekke wordt nagegaan of de bestuurder die berichten ontvangen heeft; de verificatie daarvan gebeurt niet met de tablets waarover personeelsleden van NMBS Logistics beschikken, maar met de communicatiemiddelen die bij de onderaannemer gangbaar zijn.

De onderneming van de spreker gaat door met de uitrusting van de eigen vloot met TBL1+. 77 % van de T13-locomotieven werden er reeds mee uitgerust (dat zal eind 2013 100 % zijn), terwijl het systeem al op 90 % van de T77-locomotieven werd geïnstalleerd (eind 2013 eveneens 100 %). Dit betekent niet dat alle T13- en T77-locomotieven die op 1 januari 2014 in gebruik zijn over TBL1+ zullen beschikken: er moet immers eerst nog een homologatieproces worden doorlopen. In elk geval zullen in de loop van 2014 alle locomotieven van NMBS Logistics die op het spoorwegnet rijden over TBL1+ beschikken.

De installatie van TBL1+ brengt op jaarbasis een kostprijs van miljoenen euro's teweeg. De planning komt niet in het gedrang door financiële problemen: NMBS Logistics heeft een goede liquiditeitspositie en zal doorgaan met de installatie zoals gepland. Het zou NMBS Logistics in concurrentieel opzicht goed uitkomen dat alle operatoren TBL1+ installeren, maar het komt

mais il n'appartient pas à l'entreprise de se prononcer en la matière. D'autres opérateurs qui travaillent sous une licence de SNCB Logistics ne sont jusqu'à présent pas tenus d'installer le TBL1+; pour l'heure, mis à part SNCB Logistics, aucun opérateur n'a équipé ou ne veut équiper sa flotte de ce système de sécurité.

En ce qui concerne les mesures proposées pour le transport de marchandises dangereuses par le secrétaire d'État à la Mobilité, il convient d'en évaluer l'impact sur le niveau de sécurité général. Si l'instauration de nouvelles règles relatives à la composition des wagons entraîne davantage de manipulations d'un train, la sécurité pourrait en être influencée de manière négative. Il peut également s'ensuivre que certains transports ne peuvent plus être effectués par le rail, si bien qu'un transfert de mode interviendra au profit du transport routier; cela peut également compromettre le transport diffus.

La stabilité du cadre réglementaire est un point de départ important: les nouvelles règles doivent être mises en œuvre par les opérateurs et apprises par les conducteurs, ce qui peut provoquer de nouveaux risques. D'autre part, des améliorations demeurent possibles, mais elles doivent être bien réfléchies et réalisables sur un plan pratique. Les situations spécifiques requièrent des mesures spécifiques; la généralisation des règles n'est certainement pas toujours la façon de procéder la plus adéquate.

Presque tous les trains impliqués dans un accident au cours des derniers mois roulaient avec une licence de SNCB Logistics; c'est logique dès lors que cet opérateur détient en Belgique une part de marché de l'ordre de 80 à 90 %. Le niveau de sécurité général s'est amélioré, mais il s'est produit quelques accidents qui ont eu un impact important. Il n'est pas aisé de tirer des conclusions générales à partir de ces accidents, parce qu'il ressort d'une première évaluation que les causes de ceux-ci étaient variées. Chaque accident doit faire l'objet d'une analyse approfondie avec tous les acteurs concernés, de manière à pouvoir en tirer les conclusions correctes. Les résultats provisoires des enquêtes sur les six accidents survenus récemment dans le transport des marchandises montrent que SNCB Logistics n'est sans doute en aucun cas le principal responsable de l'accident.

Grâce à des restructurations importantes, en particulier la filialisation de certaines activités et la vente d'activités, SNCB Logistics a pu passer d'une perte de plus de 100 millions d'euros sur base annuelle durant la période 2009-2010 à un cash-flow opérationnel positif depuis février 2013; à partir de septembre 2013, l'entreprise espère être formellement bénéficiaire.

het bedrijf niet toe om zich daar over uit te spreken. Aan andere operatoren die met een licentie van NMBS Logistics rijden, wordt de installatie van TBL1+ tot nu toe niet opgelegd; behalve NMBS Logistics is er op heden geen enkele operator die zijn vloot met dit beveiligingssysteem heeft uitgerust of wil uitrusten.

Wat de door de staatssecretaris voor Mobiliteit voorgestelde maatregelen voor het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, moet de impact ervan op het algemene veiligheidsniveau worden geëvalueerd. Als er door de invoering van nieuwe regels over de samenstelling van wagons meer manipulaties met een trein moeten gebeuren, kan dit de veiligheid in negatieve zin beïnvloeden. Ook kan het gevolg zijn dat bepaalde transporten niet meer over het spoor kunnen gebeuren, waardoor een modustransfer ten voordele van het wegvervoer plaatsgrijpt; het verspreid vervoer kan eveneens in het gedrang komen.

De stabiliteit van het regelgevend kader is een belangrijk uitgangspunt: nieuwe regels moeten worden geïmplementeerd door de operatoren en aangeleerd door de bestuurders, wat nieuwe risico's kan veroorzaken. Anderzijds blijven verbeteringen nodig, maar die moeten weloverwogen en praktisch haalbaar zijn. Specifieke situaties vergen specifieke maatregelen; een veralgemening van regels is zeker niet steeds de meest adequate werkwijze.

Bijna alle treinen die de afgelopen maanden bij een ongeval betrokken waren, reden met een licentie van NMBS Logistics; dit is logisch omdat de operator in België een marktaandeel van 80 tot 90 % heeft. Het algemeen veiligheidsniveau is verbeterd, maar er zijn wel enkele ongevallen met een grote impact geweest. Het is niet eenvoudig om uit die ongevallen algemene conclusies te trekken omdat uit een eerste evaluatie blijkt dat de oorzaken uiteenlopend waren. Elk ongeval moet in samenspraak tussen alle betrokken actoren grondig worden geanalyseerd, zodat er de juiste conclusies uit kunnen worden getrokken. Uit de voorlopige resultaten van het onderzoek van de zes recente ongevallen in het goederenvervoer blijkt dat NMBS Logistics wellicht in geen enkel geval de hoofdvantwoordelijke van het ongeval is.

NMBS Logistics heeft door belangrijke herstructureringen, in het bijzonder de filialisering van bepaalde activiteiten en de verkoop van activiteiten, een verlies van meer dan 100 miljoen euro op jaarbasis in de periode 2009-2010 kunnen ombuigen in een positieve operationele cashflow sinds februari 2013; vanaf september 2013 hoopt de onderneming ook formeel winstgevend te

L'entreprise fonctionne aujourd'hui avec 60 % de personnel en moins et 55 % de locomotives en moins, une évolution qui a été rendue possible par des investissements dans de meilleurs systèmes IT, par une meilleure planification et par un accompagnement optimal des membres du personnel. Pour ce qui est de l'avenir, la vigilance reste de mise en raison des changements possibles: tant la sauvegarde des subsides (surtout pour le trafic diffus et combiné) que la poursuite des efforts de l'entreprise en vue d'une plus grande efficacité demeurent absolument indispensables. La diminution ou la suppression des subsides impliquerait le renchérissement d'une grande partie des activités et en fin de compte sans doute aussi leur cessation.

Le secteur du transport ferroviaire de marchandises subit une importante pression économique. Les mesures qui ont été prises pour y faire face doivent toutefois rester "intelligentes" et éviter de surcharger le personnel: un meilleur accompagnement des collaborateurs et une optimisation des procédures et de la planification permettront d'intensifier la productivité sans nécessairement accroître la pression sur le personnel. La mise en œuvre des mesures doit d'abord démontrer qu'un travail identique peut être exécuté par un personnel moins nombreux. À partir de ce moment-là seulement, les effectifs affectés à une tâche pourront être réduits.

Dans certaines situations, SNCB Logistics adapte d'ores et déjà la composition des wagons, même s'il n'existe aucune obligation légale en la matière; ainsi, les accords conclus aux Pays-Bas sont déjà respectés par l'entreprise. En Allemagne, la situation est différente: comme le transport de marchandises y est plus important, une réglementation européenne peut être nécessaire pour obtenir des résultats dans ce domaine. Une réglementation globale applicable dans tous les pays et à tous les opérateurs requiert peut-être une initiative des autorités au niveau européen.

La politique d'Infrabel est efficace et elle vise la concertation avec tous les acteurs pertinents par le biais de méthodes appropriées, comme la *Safety Platform* et le *Safety Desk*. En comparaison, la Belgique ne s'en sort pas mal sur le plan de la politique de sécurité, même si notre pays subit encore actuellement un retard historique en ce qui concerne les systèmes ATP. Au fur et à mesure du déploiement de l'ETCS, un système de maîtrise permanente de la vitesse, cet écart se réduira; tant que l'ETCS ne sera pas généralisé, il faudra se concentrer sur le facteur humain et sur d'autres éléments sur lesquels on peut déjà agir, comme la suppression des passages à niveau.

La priorité accordée par SNCB Logistics à la sécurité dans tout processus évolutif, peut nécessiter certains

zijn. Het bedrijf werkt nu met 60 % minder personeel en 55 % minder locomotieven, wat mogelijk is geworden door investeringen in betere IT-systemen, betere planning en een optimale begeleiding van personeelsleden. Naar de toekomst toe blijft waakzaamheid wel geboden wegens mogelijke veranderingen: zowel de vrijwaring van subsidies (vooral voor verspreid en gecombineerd vervoer) als de verdere inspanningen van het bedrijf voor meer efficiëntie blijven absoluut noodzakelijk. Een afbouw of afschaffing van de subsidies zou impliceren dat een groot deel van de activiteiten duurder moet worden gemaakt en uiteindelijk wellicht wordt stopgezet.

In de sector van het goederenvervoer per spoor is er een belangrijke economische druk. De maatregelen die daarom worden genomen, moeten echter "slim" zijn en de belasting van het personeel niet verhogen: door een betere begeleiding van de medewerkers en efficiëntere procedures en planning wordt de productiviteit verhoogd zonder dat de druk op de personeelsleden noodzakelijkerwijs toeneemt. Pas nadat de implementatie van de maatregelen er aantoonbaar toe heeft geleid dat hetzelfde werk door minder personeelsleden kan worden uitgevoerd, volgt een vermindering van het aantal personeelsleden dat voor een opdracht wordt ingezet.

NMBS Logistics past in sommige situaties nu reeds de samenstelling van wagons aan, ook al bestaan er ter zake geen wettelijke verplichtingen; zo worden de in Nederland afgesloten convenanten nu reeds door het bedrijf nageleefd. In Duitsland is de situatie anders: omdat het goederenvervoer er omvangrijker is, kan Europese regelgeving noodzakelijk zijn om op dit vlak resultaten te kunnen boeken. Een omvattende regeling die in alle landen en voor alle operatoren geldt, vergt wellicht een overheidsinitiatief op Europees niveau.

Het beleid van Infrabel is doeltreffend en beoogt samspraak met alle relevante actoren via de geëigende methodes, zoals het *Safety Platform* en de *Safety Desk*. België doet het in comparatief opzicht niet slecht op het vlak van veiligheidsbeleid, al loopt ons land momenteel nog een historische achterstand op het vlak van ATP-systemen in. Naarmate de uitrol van ETCS, een systeem met permanente snelheidsbeheersing, wordt voortgezet, zal die achterstand worden weggewerkt; zolang ETCS niet veralgemeend is, moet worden gefocust op de menselijke factor en op andere elementen die nu reeds kunnen worden aangepakt, zoals de afschaffing van overwegen.

Veiligheid is in elk veranderingsproces een prioriteit van NMBS Logistics, wat tot bepaalde keuzes kan

choix. Ainsi, la société n'accède pas aux demandes de clients qui risquent d'accroître les risques en matière de sécurité. La sensibilisation à la question de la sécurité est un processus progressif, qui est déjà largement partagé par tous les collaborateurs grâce à l'attention permanente qu'y accorde l'entreprise.

Le SSICF a réalisé différents audits chez SNCB Logistics. Il s'agit chaque fois d'évaluations approfondies, qui prennent généralement plusieurs mois et donnent lieu à des adaptations importantes.

Au sein de la commission paritaire 226, il existe une réglementation générale relative aux temps de conduite et de repos; chaque entreprise concrétise ces règles dans le cadre de sa propre organisation. Les conducteurs de SNCB Logistics conduisent, pauses comprises, au maximum neuf heures en journée ou huit heures la nuit; par ailleurs, d'autres types de travail peuvent également être effectués, pour autant que la totalité des prestations de travail ne dépasse pas une durée de 11 heures.

L'utilisation d'un extincteur par un conducteur de train après l'accident de Wetteren n'est pas conforme aux directives en matière de sécurité. Il ne s'agissait pas du conducteur du train accidenté, mais du conducteur d'un autre train qui attendait de pouvoir passer à un feu rouge. Afin de garantir des réactions correctes à l'avenir, les actes à poser lors d'un accident (d'abord prendre contact avec les services d'aide) seront encore plus mis en avant lors de la formation.

M. Jeroen Le Jeune (CEO de Crossrail) souligne qu'une politique efficace en matière de sécurité requiert un cadre réglementaire clair et stable au niveau européen. Il convient d'éviter autant que possible les modifications *ad hoc*, même si des adaptations ponctuelles restent parfois nécessaires. L'Union européenne a une vision cohérente, qui doit être transposée aussi fidèlement que possible par les États membres, qui doivent arrêter de formuler leur propre agenda. La réaction des autorités belges à l'accident de Godinne est un exemple de ce qu'il ne faut pas faire: la proposition de fixer des règles au niveau belge en ce qui concerne la composition des trains est néfaste dans le contexte de l'internationalisation sans cesse croissante du transport de marchandises.

Il y a un lien direct entre la libéralisation et le niveau de sécurité: dans le cadre du processus de libéralisation en cours au sein de l'Union européenne, une politique unifiée en matière de sécurité a été imposée. Cette politique constitue un progrès important par rapport aux systèmes de sécurité limités et divergents qui existent

nopen; zo gaat het bedrijf niet in op verzoeken van klanten die het veiligheidsrisico verhogen. Bewustwording rond veiligheid is een geleidelijk proces, dat door de permanente aandacht die de onderneming eraan besteedt reeds in belangrijke mate door alle medewerkers wordt gedeeld.

De DVIS heeft bij NMBS Logistics verschillende audits uitgevoerd. Het gaat telkens om grondige evaluaties die meestal verschillende maanden in beslag nemen en aanleiding geven tot belangrijke aanpassingen.

Binnen paritair comité 226 bestaat er een algemene reglementering met betrekking tot de rij- en rusttijden; elke onderneming concretiseert die regels in zijn eigen organisatie. Bestuurders van NMBS Logistics rijden, met inbegrip van pauzes, maximaal negen uur overdag of acht uur 's nachts; daarnaast mogen nog andere types van arbeid worden gepresteerd, voor zover de totale arbeidsprestaties een duurtijd van 11 uur niet overschrijden.

Het gebruik van een brandblusapparaat door een treinbestuurder na het ongeval in Wetteren is niet in overeenstemming met de veiligheidsrichtlijnen. Het ging niet om de bestuurder van de verongelukte trein, maar om de bestuurder van een andere trein die aan een rood sein wachtte tot hem doorgang werd verleend. Om in de toekomst te verzekeren dat correct wordt gereageerd, zullen de bij een ongeval te stellen handelingen (in eerste instantie met de hulpdiensten contact opnemen) in de opleiding nog meer prominent aan bod komen.

De heer Jeroen Le Jeune (CEO van Crossrail) benadrukt dat een doeltreffend veiligheidsbeleid een duidelijk en stabiel regelgevend kader op Europees niveau vergt. Wijzigingen *ad hoc* moeten zo veel mogelijk worden vermeden, al zullen punctuele aanpassingen soms wel nodig blijven. De Europese Unie heeft een coherente visie, die zo getrouw mogelijk moet worden omgezet door de lidstaten, die moeten stoppen met de formulering van een eigen agenda. De reactie van de Belgische overheid op het ongeval in Godinne is een voorbeeld van hoe het niet moet: het voorstel om op Belgisch niveau regels uit te vaardigen met betrekking tot de samenstelling van treinen is nefast in de context van de steeds voortschrijdende internationalisering van het goederenvervoer.

Er is een rechtstreeks verband tussen de liberalisering en het veiligheidsniveau: in het kader van het liberaliseringsproces in de Europese Unie werd een eengemaakt veiligheidsbeleid opgelegd, dat een belangrijke vooruitgang betekent in vergelijking met de beperkte en uiteenlopende veiligheidssystemen op

à l'échelon national. L'intégration européenne induit par ailleurs une efficience accrue, si bien qu'à l'avenir, l'État belge ne devra plus injecter de l'argent dans une entreprise telle que SNCB Logistics.

Crossrail applique de manière rigoureuse les directives européennes liées au RID. Il reste par ailleurs une marge pour des conventions ponctuelles et ciblées, comme celles qui ont été établies aux Pays-Bas. Les conventions conclues aux Pays-Bas ont d'ailleurs déjà un impact sur le trafic ferroviaire transfrontalier en Belgique.

Ce n'est pas la réglementation, mais bien son application, qui a été défaillante lors de certains accidents et incidents. C'est pourquoi l'orateur plaide pour que les opérateurs soient soumis à des audits plus nombreux et plus stricts.

En matière de sécurité ferroviaire, la Belgique se trouve dans le peloton, mais pas en tête de celui-ci. Notre pays a pris du retard en raison de son attitude réservée à l'égard de la libéralisation européenne. Les Pays-Bas sont clairement plus avancés, tandis que l'Italie dispose d'une bonne réglementation, mais l'applique mal. Pour sa part, la Suisse tient compte du fait que le facteur humain est source de risques, et mise par conséquent sur une technologie efficace:

- les trains font l'objet de contrôles, en différents points du réseau, afin de détecter les pertes de produits chimiques;
- la charge des essieux est mesurée;
- la conformité des dimensions des trains est contrôlée;
- de nombreux audits sont effectués, plus que dans n'importe quel autre pays européen.

SNCB Logistics a pu opter pour l'installation du TBL1+ du fait que l'entreprise dispose d'importants fonds propres grâce aux subsides publics; Crossrail n'installera pas le TBL1+, à moins que l'État ne prenne en charge tous les coûts. Il s'agit d'un système national *ad hoc*, qui ne favorise absolument pas la sécurité et pose problème pour le trafic transfrontalier. Une vision à long terme implique que l'on renonce au TBL1+ et que l'on installe systématiquement l'ETCS. Crossrail a déjà un plan concret pour le déploiement de l'ETCS, qui a déjà été installé sur une partie de sa flotte.

Étant donné que l'installation de l'ETCS coûte 400 000 euros par locomotive, un montant élevé qui,

nationaal niveau. De Europese integratie zorgt verder ook voor efficiëntieverhoging, waardoor de Belgische Staat in de toekomst niet langer geld zal moeten pompen in een bedrijf als NMBS Logistics.

Crossrail voert de Europese RID-richtlijnen rigoreus uit. Daarnaast is er ruimte voor punctuele en doelgerichte convenanten, zoals die in Nederland werden opgesteld. De convenanten in Nederland hebben overigens reeds invloed op het grensoverschrijdend spoorvervoer in België.

Niet de regelgeving heeft bij sommige ongevallen en incidenten gefaald, wel de toepassing van de regelgeving. Daarom pleit de spreker voor de onderwerping van de operatoren aan meer en strengere audits.

België bevindt zich op het vlak van spoorwegveiligheid in het peloton, maar niet in de koppositie. Ons land heeft achterstand opgelopen door zijn terughoudende houding ten overstaan van de Europese liberalisering. Nederland staat duidelijk verder, terwijl Italië wel over goede regelgeving beschikt, maar in de toepassing ervan faalt. Omdat men er zich in Zwitserland rekenschap van geeft dat de menselijke factor risico's veroorzaakt, wordt ingezet op doeltreffende technologie:

- treinen worden op verschillende plaatsen gecontroleerd op verlies van chemicaliën;
- de druk van de assen wordt gemeten;
- de conformiteit van de afmetingen van treinen wordt gecontroleerd;
- er worden zeer veel audits uitgevoerd, meer dan in om het even welk ander Europees land.

NMBS Logistics heeft de keuze kunnen maken voor de installatie van TBL1+ doordat het bedrijf door subsidiëring van de overheid over een groot eigen vermogen beschikt; Crossrail zal TBL1+ niet installeren, tenzij de overheid alle kosten zou betalen. Het gaat om een nationaal *ad hoc*-systeem, dat de veiligheid geenszins bevordert en problemen veroorzaakt voor het grensoverschrijdend verkeer. Een langetermijnvisie impliceert dat wordt afgestapt van TBL1+ en dat ETCS stelselmatig wordt geïnstalleerd. Crossrail heeft reeds een concreet plan voor de uitrol van ETCS, dat op een gedeelte van haar vloot al geïnstalleerd is.

Omdat de kostprijs van de installatie van ETCS 400 000 euro per locomotief bedraagt, een hoog bedrag

dans la situation concurrentielle actuelle, ne peut être répercuté sur le client, l'intervenant préconise que l'installation de ce système ATP soit subsidié par les pouvoirs publics. Ce type de subside est beaucoup plus efficace que les subventions en faveur du trafic diffus et combiné, qui est exclusivement réalisé par SNCB Logistics dans une situation de monopole. Les subsides qui ne sont accordés qu'à un seul opérateur et qui ne concernent qu'une partie d'un trajet de transport doivent être supprimés à l'avenir sur la base du rapport déséquilibré entre investissements et rendement. Il existe déjà un projet louable de subsidiation de l'ETCS, auquel Crossrail ne peut toutefois prétendre jusqu'à présent. Ce type de subsidiation mérite d'être étendu et approfondi, étant donné que l'ETCS réduira clairement un certain nombre de risques de sécurité, même si le risque zéro ne pourra jamais être atteint.

Crossrail applique les mêmes plafonds pour les temps de conduite et de repos que SNCB Logistics; les conducteurs roulent, pauses comprises, au maximum neuf heures en journée ou huit heures la nuit, et travaillent tout au plus onze heures si l'on tient également compte des autres missions. Ces plafonds sont comparables à ceux qui sont en vigueur à l'étranger.

Crossrail assure la circulation de quelque 200 trains de marchandises par semaine. Par mois, ce sont 600 000 tonnes qui sont transportées, dont 30 000 tonnes peuvent être qualifiées de produits dangereux. L'orateur ne souhaite en outre communiquer aucune information sur le chiffre d'affaires de Crossrail, ni sur la part du transport diffus dans ce chiffre d'affaires.

Il est fort regrettable que l'échange entre le conducteur du train impliqué dans l'accident de Wetteren et *Traffic Control* ait été diffusé dans les médias. De telles fuites ne contribuent en rien à la transparence souhaitable et compliquent la réalisation d'une enquête approfondie.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

dat in de huidige concurrentiële situatie niet kan worden verhaald op de klant, pleit de spreker voor de subsidiëring door de overheid van de installatie van dit ATP-systeem. Dit type van subsidiëring is veel doeltreffender dan de betoelaging van verspreid en gecombineerd vervoer, dat uitsluitend door NMBS Logistics in een monopoliesituatie wordt uitgevoerd. Subsidies die in het voordeel van slechts één operator zijn of slechts betrekking hebben op een gedeelte van een vervoerstraject, moeten in de toekomst worden afgeschaft op grond van de onevenwichtige verhouding tussen investeringen en opbrengsten. Er bestaat al een lovenswaardig project van ETCS-subsidiëring, waarop Crossrail tot nu toe echter geen aanspraak maakt. Dit type van subsidiëring verdient uitbreiding en verdieping omdat een aantal veiligheidsrisico's door ETCS duidelijk zullen afnemen, al zal nooit een nulrisico kunnen worden bereikt.

Crossrail hanteert dezelfde grenzen voor rij- en rusttijden als NMBS Logistics: bestuurders rijden, met inbegrip van pauzes, maximaal negen uur overdag of acht uur 's nachts en werken ten hoogste elf uur als ook andere opdrachten worden meegerekend. Deze limieten zijn vergelijkbaar met het buitenland.

Crossrail staat in voor ongeveer 200 goederentreinen per week. Maandelijks wordt 600 000 ton vervoerd, waarvan 30 000 ton kan worden gekwalificeerd als gevaarlijk. De spreker wenst verder geen informatie mee te delen over de omzet van Crossrail, ook niet over het aandeel van verspreid vervoer in die omzet.

Het valt ten zeerste te betreuren dat de uitwisseling tussen de bestuurder van de verongelukte trein in Wetteren en *Traffic Control* in de media is verschenen. Dergelijke lekken dragen niets bij tot de wenselijke transparantie en bemoeilijken juist het voeren van een grondig onderzoek.

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS

ANNEXES

BIJLAGEN



Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

Ann Billiau – Directeur Général
Accès au Réseau





Agenda

1. Contexte: impact de la libéralisation sur la gestion du trafic marchandises
2. Obligations légales d'Infrabel en matière de produits dangereux
3. Actions complémentaires d'Infrabel
4. Conclusions

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

2



1

Contexte: impact de la libéralisation sur la gestion du trafic marchandises

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

3



1. Contexte: impact de la libéralisation sur la gestion du trafic marchandises

1.1 Contexte libéralisation (I)

01/01/2007: Le transport international de marchandises par voie ferrée a été entièrement libéralisé

- ▶ 1^{er} paquet ferroviaire: réglementation sur la gestion des fonctions essentielles.
 - ▶ Opérationnel en Belgique en 2003:
 - Tarification des sillons.
 - Répartition des capacités ferroviaires.
- ▶ 2^e paquet ferroviaire: réglementation sur les aspects de la sécurité.
 - ▶ Opérationnel en Belgique en 2007:
 - Création du SSICF.
 - Mise en place d'obligations de sécurité pour les EF et GI (PIU...).
 - Directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire qui impose au gestionnaire de l'infrastructure de disposer d'un agrément de sécurité.



1. Contexte: impact de la libéralisation sur la gestion du trafic marchandises

1.1 Contexte libéralisation (II)

Le SSICF devient l'autorité nationale de sécurité:

- ▶ Délivre les certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires (EF).
 - ▶ Autorise la circulation ferroviaire, après vérification du respect des règles.
 - ▶ Précise sous quelles conditions/contraintes.
- ▶ Délivre l'agrément de sécurité au gestionnaire d'infrastructure (GI).
 - ▶ Atteste que le GI dispose d'un **système de gestion de la sécurité (SGS)** garantissant la sécurité du réseau.

Le SSICF a renouvelé l'agrément de sécurité d'Infrabel en mai 2013

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

5



2 Obligations légales d'Infrabel en matière de produits dangereux

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

6



2. Obligations légales d'Infrabel en matière de produits dangereux

2.1 Cadre légal (I)

Législation encadrant la sécurité des transports de marchandises dangereuses:

- ▶ L'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) rédige une convention reprenant les règles **internationales** du transport ferroviaire (COTIF).
- ▶ L'annexe C de cette COTIF est le RID (Règlement concernant le transport **international** ferroviaire des marchandises dangereuses).
- ▶ En Belgique, l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport **national** des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer renvoie vers le RID pour le transport par chemin de fer.

Cadre légal international: peu ou pas de marge de manœuvre nationale

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

7

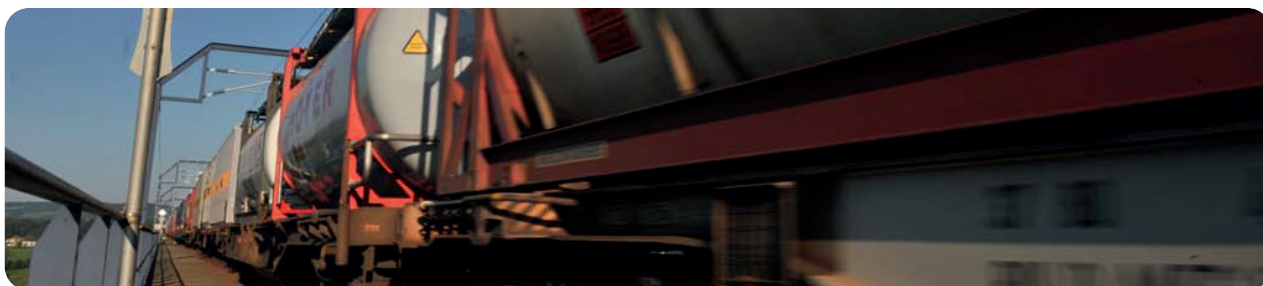


2. Obligations légales d'Infrabel en matière de produits dangereux

2.1 Cadre légal (II)

Le SSICF est garant du respect de l'application de ces règles au niveau belge:

- ▶ Vérifie si l'EF dispose des moyens et de l'expertise pour assurer le transport de marchandises dangereuses.
- ▶ Effectue des contrôles sur le terrain des wagons RID.



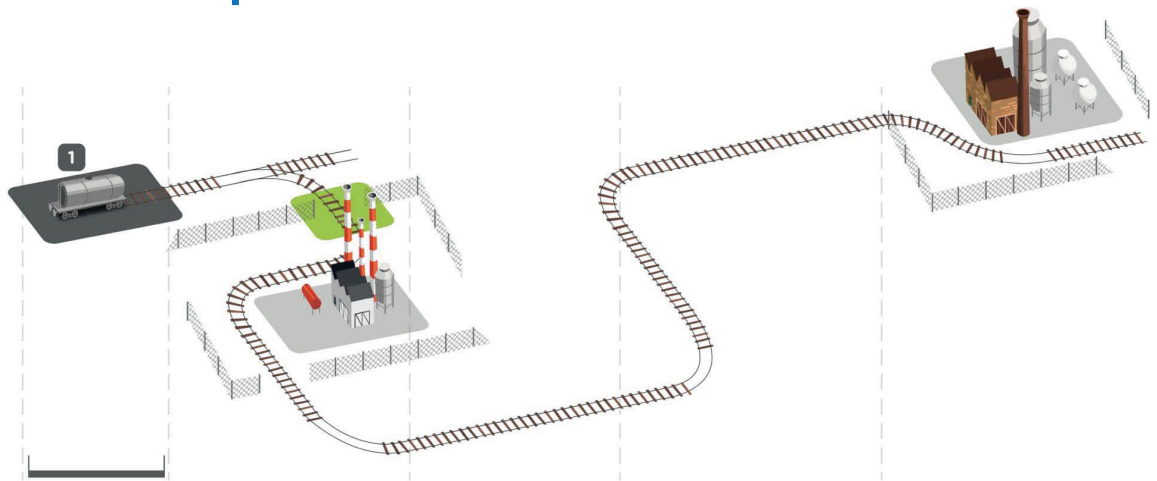
SSICF: Autorité Nationale de Sécurité

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

8

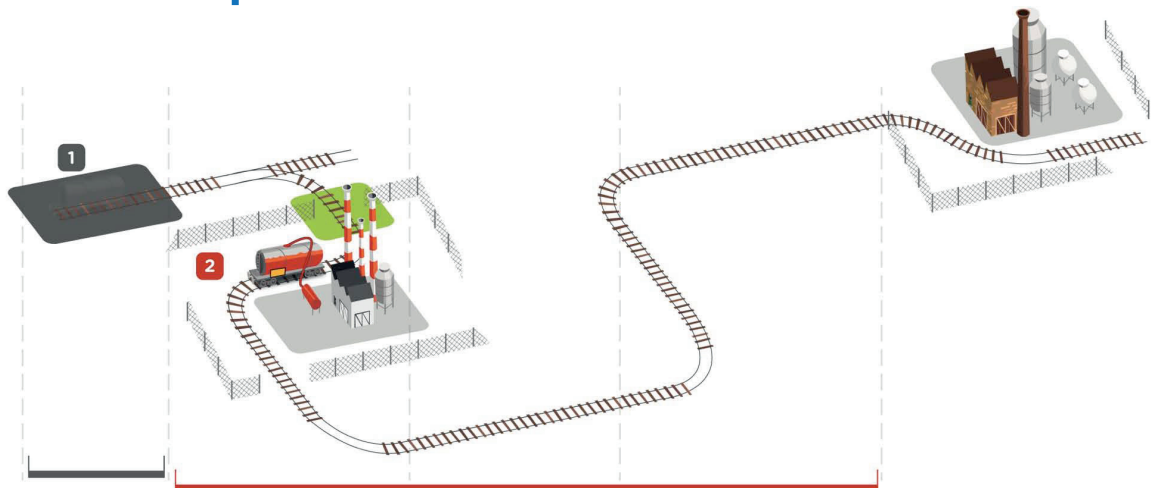
2.2 Transport de marchandises sur le terrain


1

Exploitant de wagon-citerne (loueur ou constructeur de wagon)

- ▶ Respect des prescriptions de construction (RID partie 6).
- ▶ Contrôles périodiques (contrôle technique).

2.2 Transport de marchandises sur le terrain


2

Expéditeur (créateur du produit chimique/marchandise)

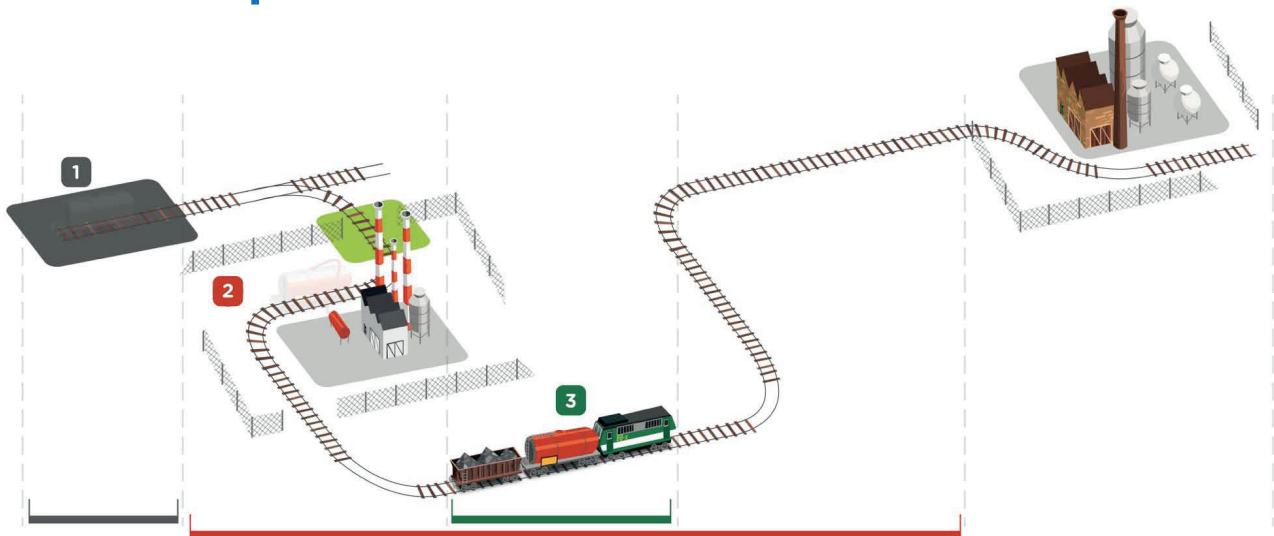
- ▶ Bon wagon pour le bon produit.
- ▶ Étanchéité des wagons.
- ▶ Taux et règles de remplissage.
- ▶ Étiquetage et informations pour le document de transport.

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

10

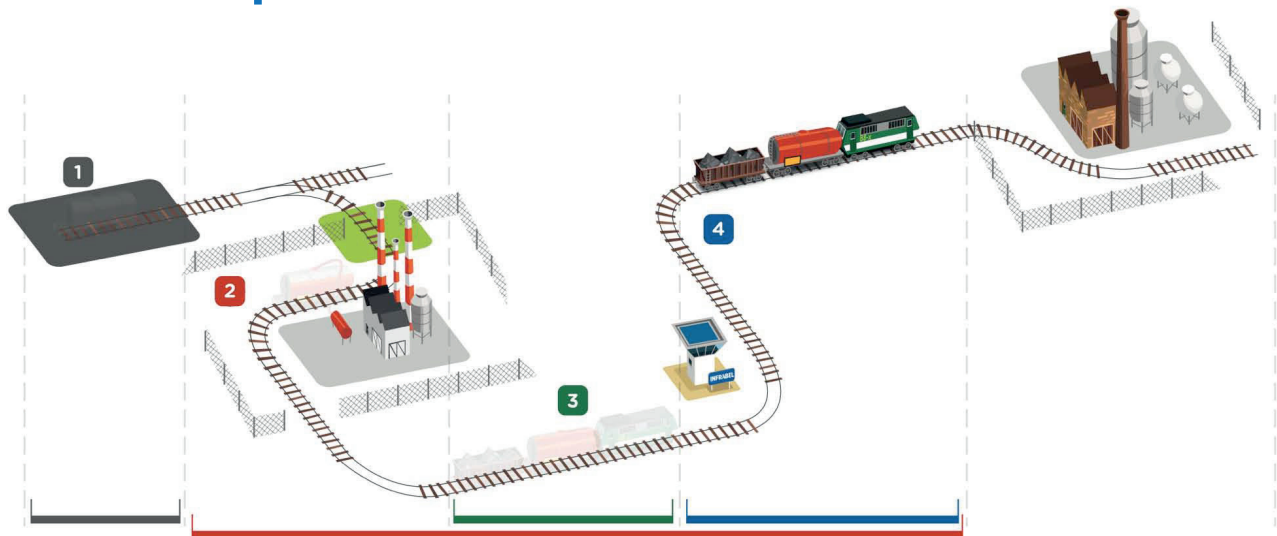
2.2 Transport de marchandises sur le terrain



3 Entreprise ferroviaire (Transporteur)

- ▶ Recontrôle l'état du wagon.
- ▶ Transmet au gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations sur les marchandises dangereuses transportées (composition du train).

2.2 Transport de marchandises sur le terrain



4

Le gestionnaire d'infrastructure (uniquement en cas d'incident)

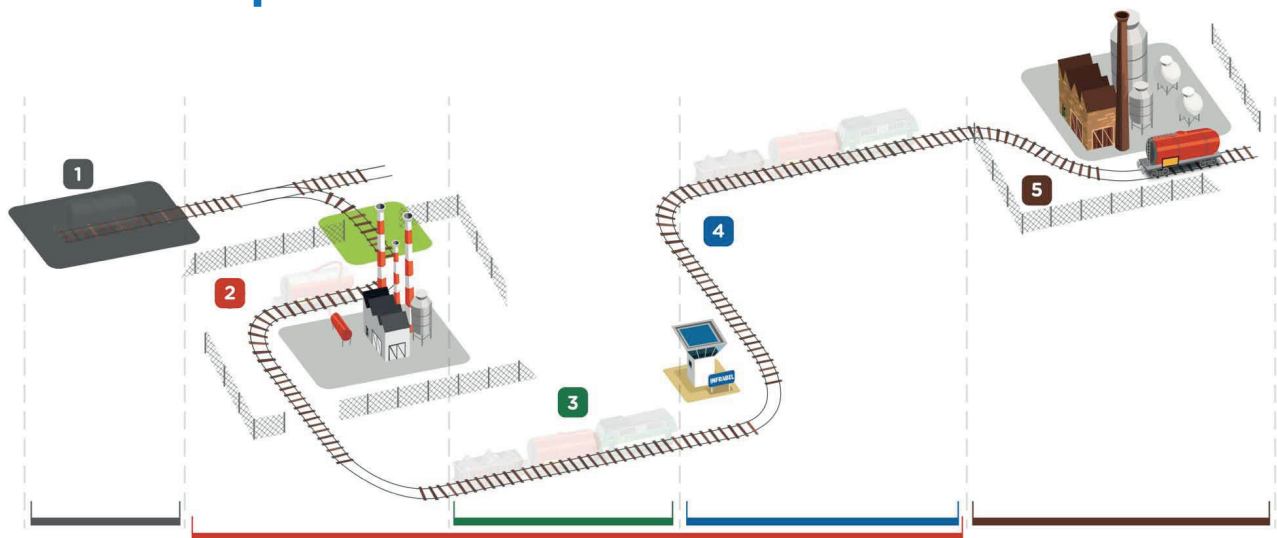
- Fournit l'information sur les marchandises impliquées aux services d'intervention.
- Déploie des plans d'urgence pour les gares de triage rédigés par Infrabel.

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

12

2.2 Transport de marchandises sur le terrain



5 Destinataire (réseau privé)

Chaque acteur a un rôle à jouer pour garantir la sécurité du transport



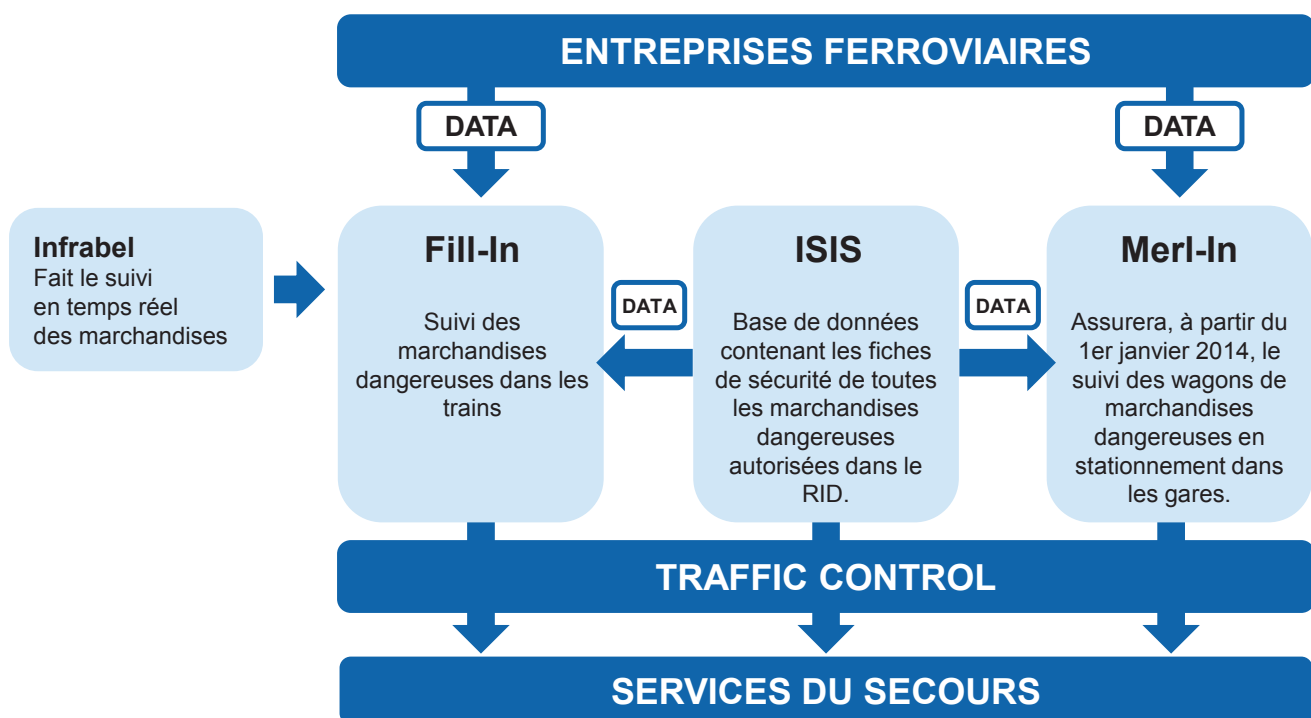
3 Actions complémentaires d'Infrabel

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

14

3.1 Centralisation préalable des informations RID



25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

15



3. Actions complémentaires d'Infrabel

3.2 Développement et amélioration continue des outils de gestion de crise

► Différents outils de mesure du trafic et du risque.

- Identification des points prioritaires.
- Optimisation des investissements.



► Modernisation des plans d'urgence.

- Établissement de scénarios d'urgence pertinents axés sur la sensibilité des gares et des marchandises dangereuses présentes.
- Établissement de fiches réflexe A4 pour chaque intervenant (collaborateurs Infrabel, mais aussi intervenants de l'EF).

3.3 Contrôles de la composition des trains

- ▶ Disposer d'une annonce de composition exacte est cruciale pour la sécurité des services d'intervention et leur choix de stratégie d'intervention:
 - ▶ Infrabel effectue des contrôles ponctuels pour vérifier l'annonce de composition des trains.
 - ▶ Les anomalies constatées sont communiquées aux entreprises ferroviaires et Infrabel interdit la circulation des trains non conformes jusqu'à remise en conformité.



Infrabel soutient le SSICF dans ses obligations de contrôle

3.4 Convention d'assistance avec des sociétés d'intervention spécialisées BASF, Solvic

- ▶ La convention permet de dépêcher rapidement des experts et du matériel adapté en cas d'incident.
- ▶ Contacts réguliers avec les entreprises concernées pour une réactivité maximale et adaptée en soutien aux équipes d'intervention publiques.





3. Actions complémentaires d'Infrabel

3.5 Sensibilisation des instances concernées

- ▶ 2009-2010: roadshows auprès des autorités publiques sur l'organisation de crise du groupe SNCB.
- ▶ 2010-2014: contacts et infosessions régulières et ciblées auprès des autorités et services d'intervention concernés.
- ▶ 2014: projet de roadshow spécifique au RID est en cours de développement en partenariat avec les EF et le SSICF.
 - ▶ Comment reconnaître les propriétés des marchandises dangereuses et leur citernes.
 - ▶ Manipulation d'un wagon d'instruction.
 - ▶ Explication sur les entreprises BASF/Solvic.



4 Conclusions

25.06.2013

Impact de la libéralisation sur le niveau de sécurité du transport de marchandises

20

Infrabel **exécute ses obligations légales** et tente d'**investir** de manière proactive et rationnelle dans des actions spécifiques, notamment en soutenant le SSICF dans sa tâche d'Autorité Nationale de Sécurité.

Par des actions spécifiques dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, Infrabel continue de faire de la **sécurité sa première priorité**.

Suite à l'accident de Godinne, des **mesures spécifiques ont été proposées** par Infrabel, mais celles-ci n'ont pas été retenues par l'OTIF et la CE.

Au niveau de l'information mise à disposition des services d'intervention, Infrabel a **réalisé des démarches très avancées** par rapport à ce qui est réalisés dans d'autres pays limitrophes:

1. **Premier GI** disposant de ses propres contrôleurs RID et d'une annonce de composition.
2. **Applications informatiques** permettant au GI d'avoir, en temps réel, l'information sur les marchandises dangereuses sur son terrain (seul les Pays-Bas disposent d'applications similaires).



Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

Ann Billiau – Directeur-Generaal
Toegang tot het Net





Agenda

1. Context: impact van de liberalisering op het beheer van het goederenvervoer
2. Wettelijke verplichtingen van Infrabel op het vlak van gevaarlijke producten
3. Aanvullende acties van Infrabel
4. Conclusies

25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

2

**1**

Context: impact van de liberalisering op het beheer van het goederenvervoer

25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

3



1. Context: impact van de liberalisering op het beheer van het goederenvervoer

1.1 Context liberalisering (I)

01/01/2007: Het internationaal goederenvervoer over het spoor wordt volledig geliberaliseerd

- ▶ 1^e spoorpakket: reglementering over het beheer van de essentiële functies.
 - ▶ Treedt in België in werking in 2003:
 - Prijsbepaling van de rijpaden.
 - Verdeling van de spoorcapaciteit.
- ▶ 2^e spoorpakket: reglementering over de veiligheidsaspecten.
 - ▶ Treedt in België in werking in 2007:
 - Oprichting van de DVIS.
 - Invoering van veiligheidsverplichtingen voor de SO en IB (NIP...).
 - Richtlijn 2004/49/CE over de spoorveiligheid die de infrastructuurbeheerder verplicht om over een veiligheidserkenning te beschikken.



1. Context: impact van de liberalisering op het beheer van het goederenvervoer

1.1 Context liberalisering (II)

De DVIS wordt de nationale veiligheidsautoriteit:

- ▶ Levert veiligheidscertificaten af voor de spooroperatoren (SO).
 - ▶ Laat treinverkeer toe, na controle op naleving van alle regels.
 - ▶ Verduidelijkt onder welke voorwaarden / beperkingen.
- ▶ Levert de veiligheidserkenning af aan de infrastructuurbeheerder (IB).
 - ▶ Getuigt dat de IB over een **veiligheidsbeheersysteem (VBS)** beschikt dat de veiligheid van het spoornet garandeert.

De DVIS heeft de veiligheidserkenning van Infrabel in mei 2013 vernieuwd



2

Wettelijke verplichtingen van Infrabel inzake gevaarlijke producten

25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

6



2. Wettelijke verplichtingen van Infrabel op het vlak van gevaarlijke producten

2.1 Wettelijk kader (I)

Wetgevend kader voor de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke goederen:

- ▶ De OTIF (Intergouvernementele organisatie voor internationaal spoorvervoer) stelt een overeenkomst op met de **internationale** regels van het spoortransport (COTIF).
- ▶ De bijlage C van deze COTIF is de RID (Reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor).
- ▶ In België verwijst het koninklijk besluit van 28 juni 2009 over het **nationaal** vervoer van gevaarlijke goederen over de weg of het spoor naar de RID.

Internationaal wettelijk kader: weinig of geen nationale manoeuvreerruimte

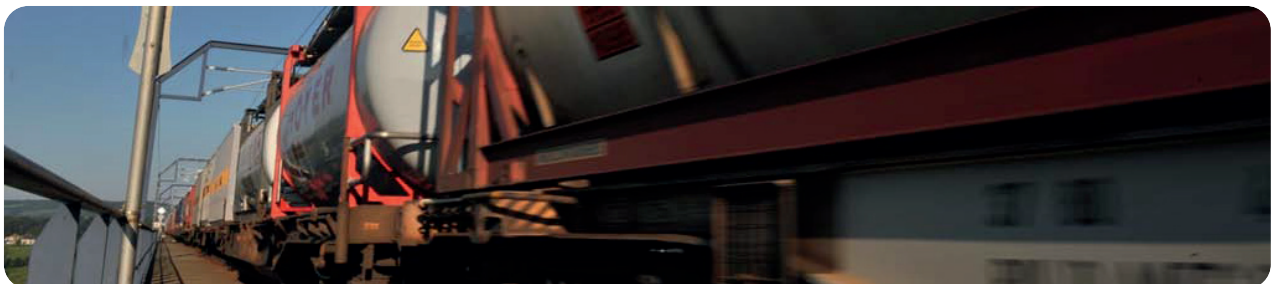


2. Wettelijke verplichtingen van Infrabel op het vlak van gevaarlijke producten

2.1 Wettelijk kader (II)

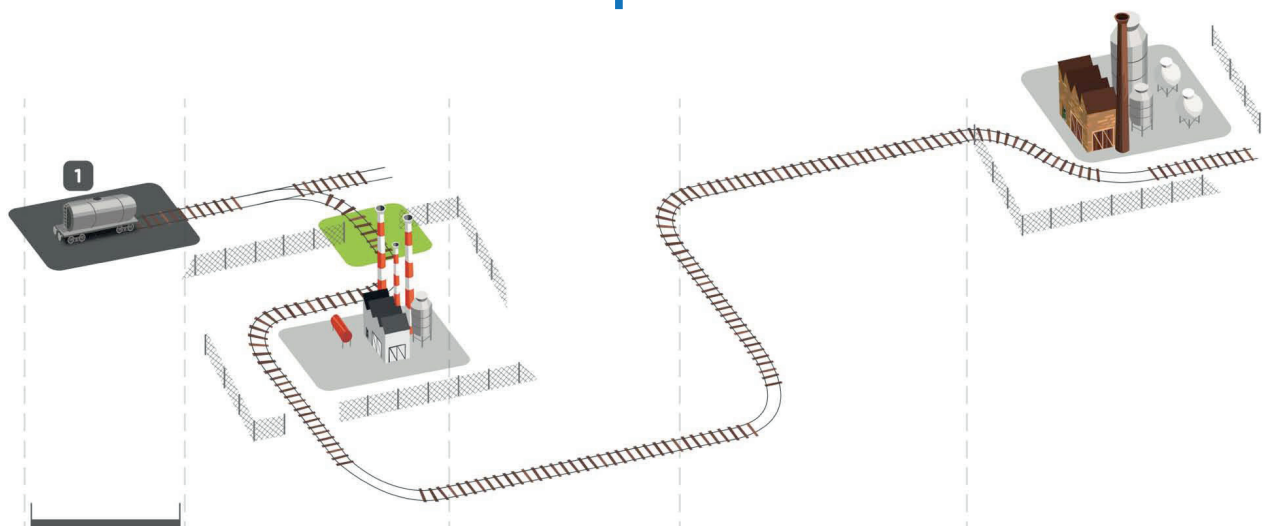
De DVIS garandeert de toepassing van deze regels op Belgisch vlak:

- ▶ Controleert of de SO over de middelen en de deskundigheid beschikt om het vervoer van gevaarlijke goederen te verzekeren.
- ▶ Controleert op het terrein de RID – wagons.



DVIS: Nationale Veiligheidsautoriteit

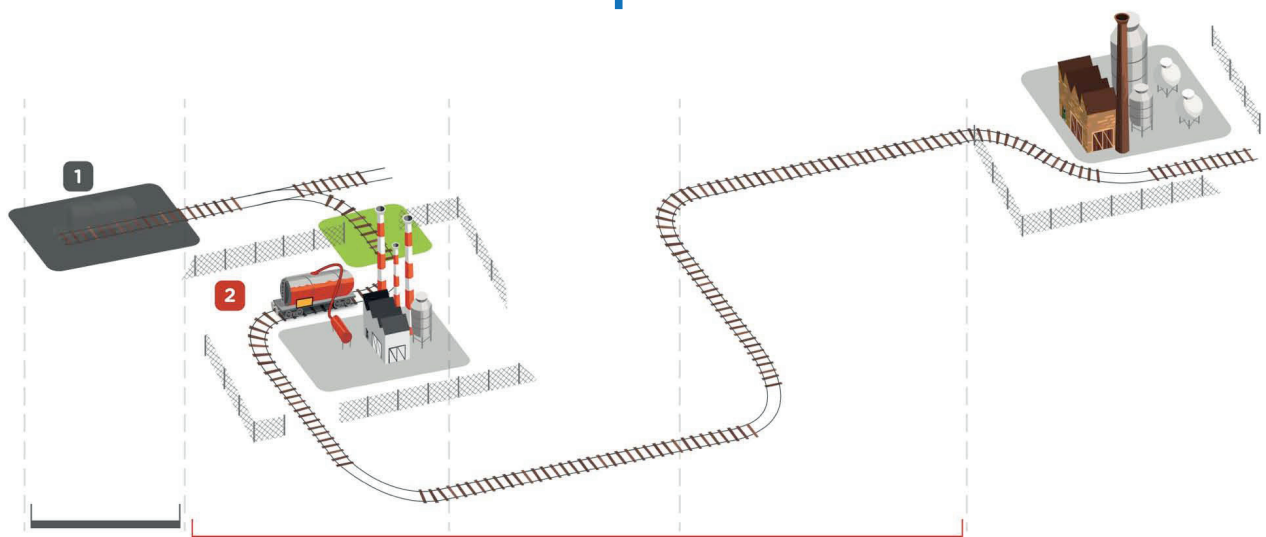
2.2 Goederenvervoer op het terrein


1

Uitbater van de tankwagen (huurder of bouwer van de tank)

- ▶ Leeft de bouwvoorschriften na (RID deel 6).
- ▶ Periodieke controles (technische controle).

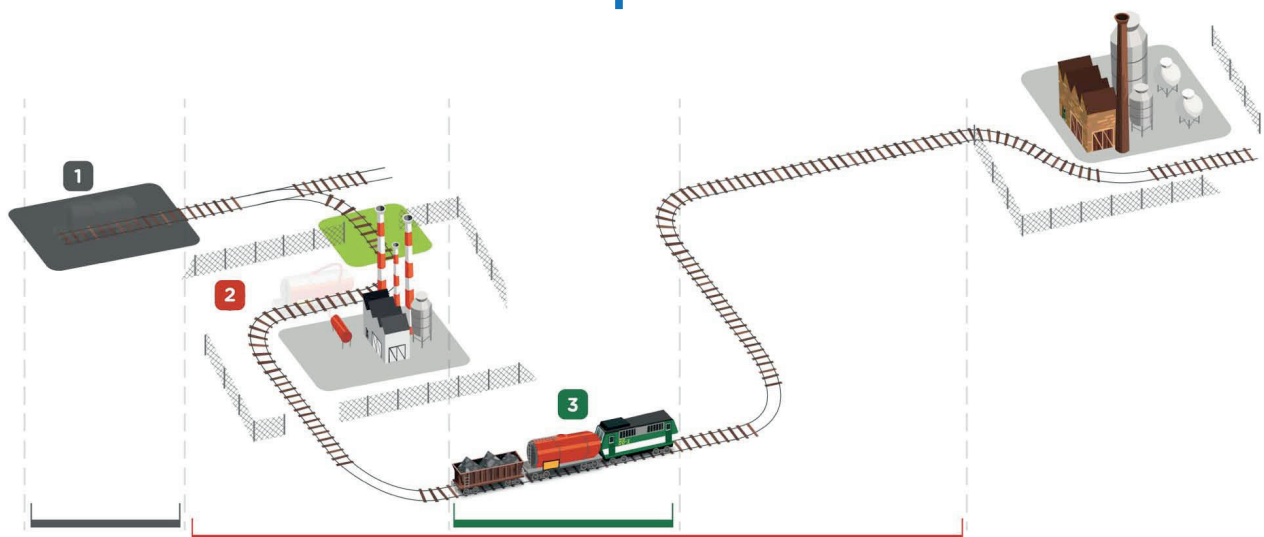
2.2 Goederenvervoer op het terrein


2

Verzender (maker van het chemisch product / goederen)

- ▶ Juiste wagon voor het juiste product.
- ▶ Waterdichtheid van de wagons.
- ▶ Gehalte en vullingsregels.
- ▶ Etikettering en informatie voor het vervoersdocument.

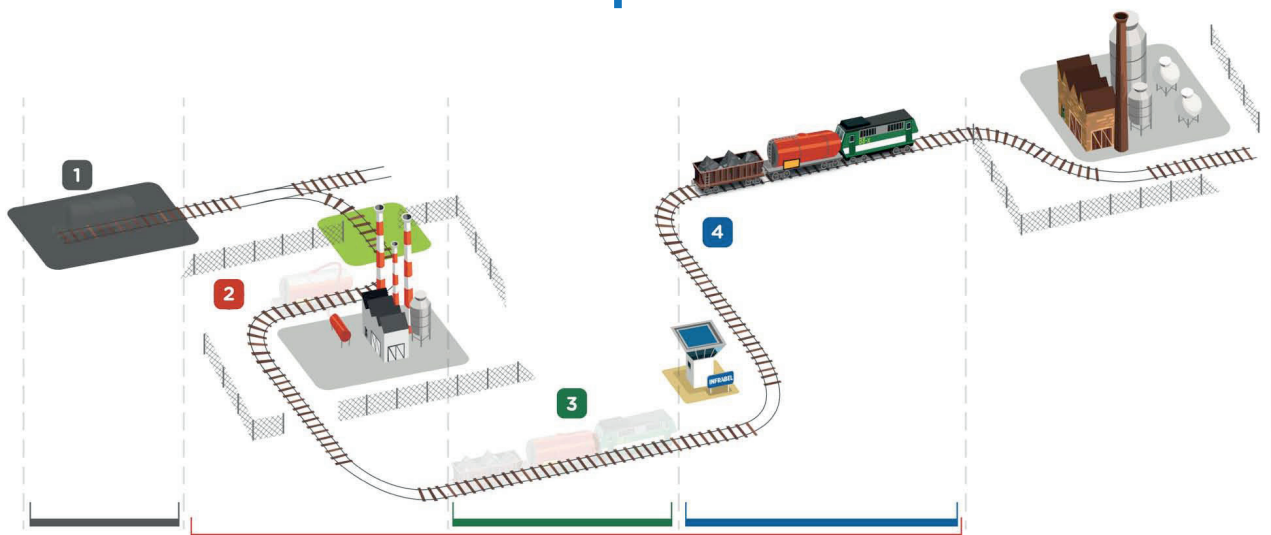
2.2 Goederenvervoer op het terrein


3

Spoorwegonderneming (Vervoerder)

- ▶ Controleert nogmaals de staat van de wagon.
- ▶ Bezorgt de infrastructuurbeheerder alle informatie over de vervoerde gevaarlijke producten (treinsamenstelling).

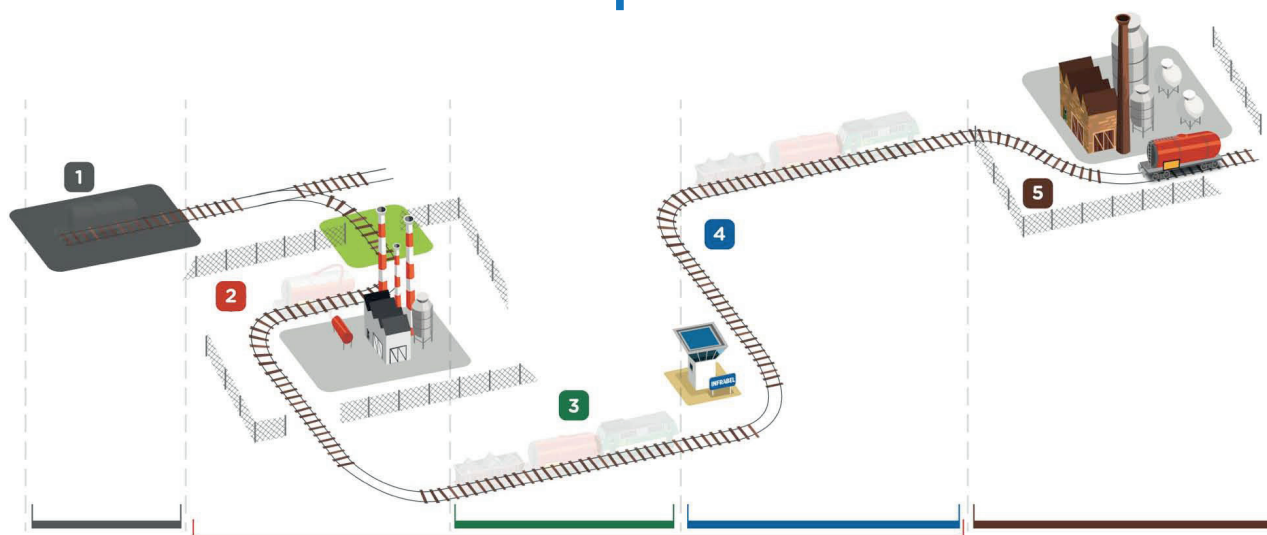
2.2 Goederenvervoer op het terrein


4

De infrastructuurbeheerder (enkel bij incidenten)

- ▶ Bezorgt de informatie over de betrokken goederen aan de hulpdiensten.
- ▶ Rolt de door Infrabel opgestelde noodplannen uit voor de rangeerstations.

2.2 Goederenvervoer op het terrein



5 Bestemming (privaat net)

Iedere speler heeft zijn taak in het garanderen van veilig vervoer



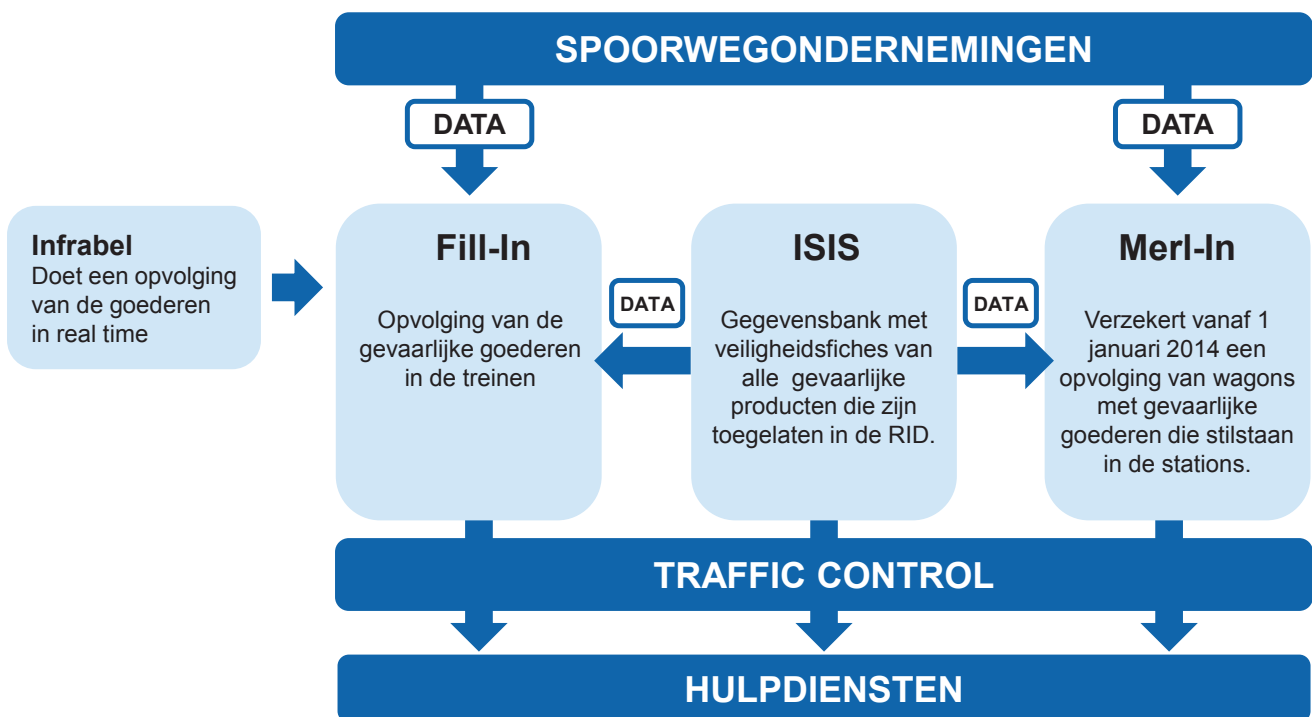
3 Aanvullende acties van Infrabel

25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

14

3.1 Voorafgaande centralisering van de RID informatie



25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

15



3. Aanvullende acties van Infrabel

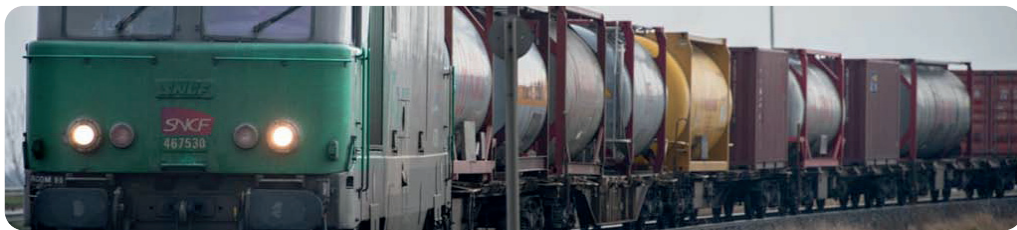
3.2 Ontwikkeling en continue verbetering van crisisbeheersinstrumenten

- ▶ Verschillende verkeers- en risicobeheersinstrumenten.
 - ▶ Identificatie van prioritaire punten.
 - ▶ Optimalisering van de investeringen.
- ▶ Actualisering van de noodplanning.
 - ▶ Opstellen van relevante noodscenario's gericht op de gevoeligheid van de stations en van de aanwezige gevaarlijke goederen.
 - ▶ Opstellen van A4 reflexfiches voor elke tussenkomende partij (medewerkers Infrabel maar ook tussenkomende partijen van de SO).



3.3 Controles van de treinsamenstelling

- ▶ Beschikken over een exact samenstellingsbericht is cruciaal voor de veiligheid van de hulpdiensten en de keuze van hun interventiestrategie:
 - ▶ Via ad hoc controles gaat Infrabel de juistheid van het samenstellingsbericht na
 - ▶ Vastgestelde onregelmatigheden worden doorgegeven aan de spoorwegondernemingen en Infrabel laat treinen die niet in orde zijn niet verder rijden alvorens ze volledig in orde gesteld worden.



Infrabel ondersteunt de DVIS bij zijn controleverplichtingen

3.4 Bijstandsovereenkomst met gespecialiseerde interventiebedrijven BASF, Solvic

- ▶ De overeenkomst maakt het mogelijk om snel experts en aangepast materiaal ter plaatse te sturen.
- ▶ Regelmatige contacten met de betrokken bedrijven voor een maximale en aangepaste reactiviteit ter ondersteuning van de openbare interventieploegen.





3. Aanvullende acties van Infrabel

3.5 Sensibilisering van de betrokken instanties

- ▶ 2009-2010: roadshows bij diverse overheden over de crisisorganisatie van de NMBS-Groep.
- ▶ 2010-2014: regelmatige en gerichte contacten en infosessies bij de overheden en betrokken interventiediensten.
- ▶ 2014: project voor een roadshow over RID wordt samen met de SO en de DVIS uitgewerkt.
 - ▶ Hoe de eigenschappen van gevaarlijke goederen en de tankwagens herkennen.
 - ▶ Besturing van een instructiewagon.
 - ▶ Uitleg over de bedrijven BASF/Solvic.



4 Conclusies

25.06.2013

Impact van de liberalisering op het veiligheidsniveau van het goederenvervoer

20

Infrabel **oefent haar wettelijke verplichtingen** uit en tracht proactief en rationeel te **investeren** in specifieke acties, ondermeer door de DVIS te ondersteunen in diens taken als Nationale Veiligheidsautoriteit.

Door specifieke acties voor het vervoer van gevaarlijke goederen behoudt Infrabel **veiligheid als absolute topprioriteit**.

Na het ongeval in Godinne heeft Infrabel **specifieke maatregelen voorgesteld**, maar het OTIF en de EC hebben deze maatregelen niet overgenomen.

Op het vlak van informatie aan de hulpdiensten heeft Infrabel een aanpak ontwikkeld die **veel verder gaat** dan wat gebruikelijk is in de buurlanden:

1. **Eerste IB** die zijn eigen RID-controleurs heeft en die met een samenstellingsbericht werkt.
2. **Informaticatoepassingen** waarmee de IB in real time over alle informatie beschikt over de gevaarlijke goederen op zijn terrein (enkel Nederland beschikt over gelijkaardige toepassingen).



SNCB Logistics travaille proactivement à l'amélioration de la sécurité ferroviaire

Commission de la Chambre – le 25 juin 2013



Depuis la libéralisation, il existe une surveillance plus active et plus neutre sur la sécurité ferroviaire

Exigences légales de sécurité pour opérateurs ferroviaires

- **Certificat de sécurité, partie A (Safety Management System)**, spécifiquement pour les marchandises, accordé par SSICF
- **Certificat de sécurité, partie B**
- Réglementation européenne **RID** pour transport de marchandises dangereuses, traduite en AR

Audits & contrôles réguliers

- **Audit** permanent et structurel (min. 1 / an)
- **Contrôles** non annoncés e.a. sur l'application de RID (moyenne 2/mois)
- Contrôles non annoncés et ad random **contrôles** par Infrabel sur l'application de RID

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013



SNCB Logistics répond aux exigences légales

SNCB Logistics dispose du

- **Certificat de sécurité, partie A**
- **Certificat de sécurité, partie B** dans 5 pays (B – F – D – NL – Lux)

Depuis sa fondation, SNCB Logistics a conclu nombre d'audits avec succès, en partie dans le cadre des **audits et contrôles prévus légalement**

- **Audit annuel SSICF** - 2012 – 2013
- **Contrôles** non annoncés par National Safety Agency (21 en 2012, 15 en 2013)
- **Audit annuel EPSF** (organisme d'Etat français) – 2011 – 2013

SNCB Logistics a obtenu des **certificats additionnels**, sur base **volontaire**

- **SQAS** (par fédération chimique Européenne CEFIC et spécifiquement pour transport de marchandises dangereuses) – 2013 (+ filiales)
- Certification **ISO:9001** (filiales)

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013



SNCB Logistics mène une politique de sécurité proactive

- La sécurité est une priorité-clé de SNCB Logistics et un objectif explicite dans toutes les procédures et la communication d'entreprise.
- La sécurité va au-delà des procédures, de la réglementation et des systèmes ; elle doit être ancrée dans la culture d'entreprise. Il s'agit d'une préoccupation permanente.

Malgré une politique de réductions de coûts, **investissements** importants en

- systèmes de sécurité
- systèmes ICT pour l'augmentation de la sécurité

Focus sur le **facteur humain**:

- formation, accompagnement et coaching du personnel exerçant une fonction de sécurité
- la sécurité fait partie de la culture d'entreprise

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013



Investissements en systèmes de sécurité et ICT

Systèmes de sécurité sur la loc fleet

- Nos propres locomotives seront équipées d'**ETCS / TBL1+**: cela fait de nous le seul opérateur ferroviaire de marchandises actif en Belgique, prêt dès l'activation des systèmes de sécurité sur le réseau

Système IT opérationnel: CIS

- Prévoit des **contrôles bloquants** sur composition du train, chargement, documentation du transport
- Permet en **suivi en real time** des transports (RID) et transmet l'information à Traffic Control

Tablette pour conducteurs de train: RITA

- Oblige les conducteurs de train à signer un **accusé de réception** des messages de sécurité du gestionnaire du réseau
- Assure que les conducteurs disposent en permanence de la **réglementation**
- Permet une vue constante et en real time sur les **problèmes opérationnels**

Système de planification intégré: IRON

- Prévoit des contrôles automatisés sur la **certification des conducteurs** de train
- Assure un **planning des prestations des conducteurs** en accord avec la réglementation

Focus sur la formation, le coaching du personnel de sécurité et changement de mentalité dans l'organisation

Focus en permanence sur la sécurité

- La sécurité va au-delà des procédures, de la réglementation et des systèmes; elle doit être ancrée dans la culture d'entreprise. Il s'agit d'une préoccupation permanente
- Feedback quotidien vers les collaborateurs exerçant une fonction de sécurité e.a. sur la base de **panneaux d'information** sur le terrain

Formation et coaching

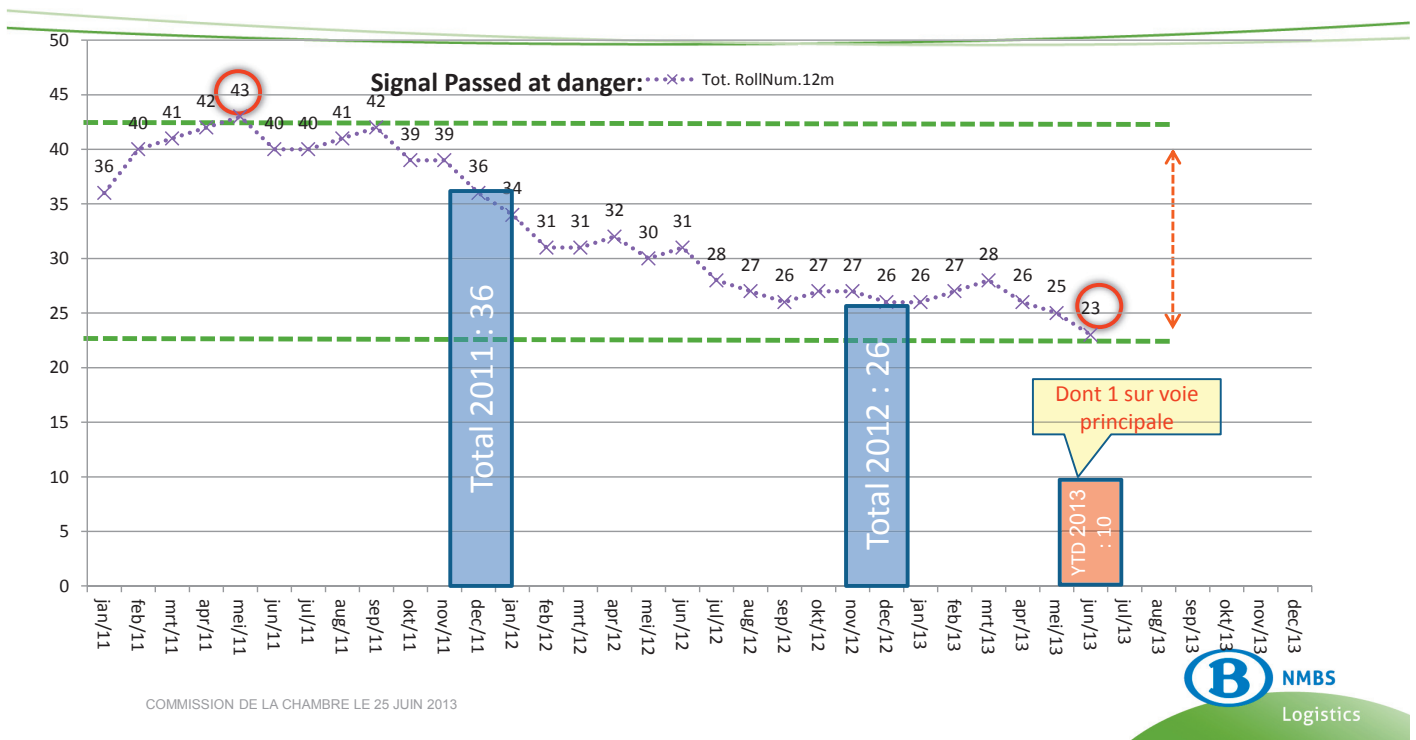
- **Suivi** permanent des conducteurs de train par analyse approfondie de la régistration de conduite (via enregistrements des trajets et rapports de conduite en RITA)
- **Programme de coaching & d'accompagnement** pour les différentes fonctions de sécurité

Formation spécialisée pour transport de marchandises

- Recrutement, **formation** et accompagnement des (propres) conducteurs de train par un institut spécialisé dans le transport de marchandises (RTI), avec attention spécifique pour le RID

Des efforts intensifs conduisent à des résultats positifs

Exemple: baisse significative # dépassements de signaux



Cependant, il y a encore des accidents

- Une analyse rapide et approfondie des **rapports d'enquête** est nécessaire
- Entretemps, SNCB Logistics prend **des initiatives complémentaires** en vue d'éviter des accidents et **collabore** à cet effet avec des partenaires externes

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013



Cas concret: une initiative de SNCB Logistics, en collaboration avec des partenaires, pour plus de sécurité dans le port d'Anvers

Constatation: Une analyse des incidents des dernières années montre une concentration élevée d'accidents aux passages à niveau dans le port d'Anvers.

Appel de SNCB Logistics à Infrabel, au Port d'Anvers et à l'Agence des Routes et de la Circulation pour une action commune afin de réduire le nombre d'accidents.

Résultats:

- Échange de données pour obtenir des informations et une analyse complètes
- Une vaste **campagne de communication/sensibilisation** (dépliant, conférence de presse, Kijk Uit) – avril 2013
- Approche structurelle, passage à niveau par passage à niveau
 - **Visites de terrains** communes des 7 points noirs
 - **Plans d'actions** concrets pour 2 points noirs présentés à la Commission Provinciale de la Sécurité routière

Collaborer pour éviter les accidents

En outre, SNCB Logistics a créé des **groupes de travail** avec [Infrabel](#), [essenscia](#), [opérateurs ferroviaires](#) partenaires, [clients](#), [ports](#),... **afin d'obtenir un ensemble d'initiatives qui aident à éviter des accidents et en réduire les conséquences**

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013



Conclusions

- Le rail est l'un des **modes de transport les plus sûrs** et **les plus réglementés**.
- Depuis la libéralisation, et notamment depuis la filialisation, SNCB Logistics travaille de manière **proactive** à une meilleure sécurité. En plus, l'entreprise a continué à **investir** dans la sécurité. Ces efforts mènent à des **résultats positifs**.
- Nous sommes conscients que ces **efforts** doivent être maintenus et accentués pour assurer davantage la sécurité des transports ferroviaires.
- Nous agissons de **concert** et prenons des **initiatives concrètes** avec les acteurs principaux, tels que les ports, l'industrie,... **afin d'améliorer tous ensemble la sécurité du rail**.

COMMISSION DE LA CHAMBRE LE 25 JUIN 2013





SNCB Logistics | Koning Albert II laan 37 | Boulevard du Roi Albert II 37 | B-1030 Brussels
T +32 2 432 90 00 | contact@blogistics.be | www.sncblogistics.com





NMBS Logistics werkt proactief aan de verbetering van de spoorveiligheid

Kamercommissie – 25 juni 2013



Sinds de liberalisering is er een actiever en neutraler toezicht op spoorveiligheid

Wettelijke veiligheids-vereisten voor spooroperatoren

- **Veiligheidscertificaat, deel A (Safety Management System)**, specifiek voor goederen, gegund door DVIS
- **Veiligheidscertificaat, deel B**
- Europese **RID** regelgeving voor transport gevaarlijke goederen, vertaald in KB's

Regelmatige audits & controle

- Permanente en structurele **audit** (min. 1 / jaar)
- Onaangekondigde **controles** o.a. op toepassing RID (gem. 2 / maand)
- Onaangekondigde en ad random **controles** door Infrabel naar toepassing RID-regels



NMBS Logistics beantwoordt aan de wettelijke vereisten

NMBS Logistics beschikt over

- **Veiligheidscertificaat, deel A**
- **Veiligheidscertificaat, deel B** in 5 landen (B – F – D – NL – Lux)

Sinds de oprichting heeft NMBS Logistics een aantal **audits** en **controles** succesvol afgerond, deels **wettelijk** geregeld:

- **Jaarlijkse audit DVIS** - 2012 – 2013
- **Onaangekondigde controles** door National Safety Agency (21 in 2012, 15 in 2013)
- **Jaarlijkse audit EPSF** (Franse overheidsinstelling) – 2011 – 2013

NMBS Logistics heeft op **vrijwillige** basis bijkomende certificaten behaald:

- **SQAS** (door Europese chemiefederatie CEFIC en specifiek voor transport gevaarlijke goederen) – 2013 (+ filialen)
- **ISO:9001** certificatie (filialen)

KAMERCOMMISSIE 25 JUNI 2013



NMBS Logistics voert proactief veiligheidsbeleid

- Veiligheid is de **topprioriteit** van NMBS Logistics en een expliciete doelstelling in alle bedrijfsprocessen en –communicatie.
- Veiligheid gaat verder dan procedures, regels en systemen; veiligheid maakt deel uit van de bedrijfscultuur en er moet permanent aandacht aan gegeven worden.

Ondanks kostenbesparingen, belangrijke **investeringen** in

- veiligheidssystemen
- ICT-systemen ter verhoging van de veiligheid

Focus op **menselijke factor**:

- opleiding, begeleiding en coaching veiligheidspersoneel
- veiligheid in bedrijfscultuur

KAMERCOMMISSIE 25 JUNI 2013



Investerings in veiligheidssystemen en ICT-systemen

Veiligheids- systemen op loc fleet

- Eigen **loc fleet** wordt uitgerust met **ETCS / TBL1+**: dat maakt ons de enige vrachtoperator die in België actief is, die er klaar voor zal zijn van zodra de veiligheidssystemen op netwerk geactiveerd worden

Operationeel IT- systeem: CIS

- Voorziet **blokkerende controles** op samenstelling trein, belading, documentatie transport
- Laat **real time opvolging** (RID) transporten toe en geeft info door aan Traffic Control

Tablet voor treinbestuurders: RITA

- Verplicht treinbestuurders **ontvangstbewijs** te tekenen van veiligheidsberichten netwerkbeheerder
- Verzekert dat treinbestuurders alle reglementering bij de hand hebben
- Biedt permanent en real time zicht op **operationele problemen**

Geïntegreerd plannings- systeem: IRON

- Voorziet geautomatiseerde controle op **certificatie treinbestuurders**
- Verzekert **planning prestaties treinbestuurders** op basis van reglementering

Focus op opleiding, begeleiding en coaching veiligheids- personeel en mentaliteitswijziging in de organisatie

Voortdurende focus op veiligheid

- Veiligheid gaat verder dan procedures, regels en systemen; veiligheid maakt deel uit van de bedrijfscultuur en er moet permanent aandacht aan gegeven worden
- Permanente feedback op het terrein naar medewerkers met veiligheidsfuncties onder meer met behulp van **infoborden**

Opleiding & coaching

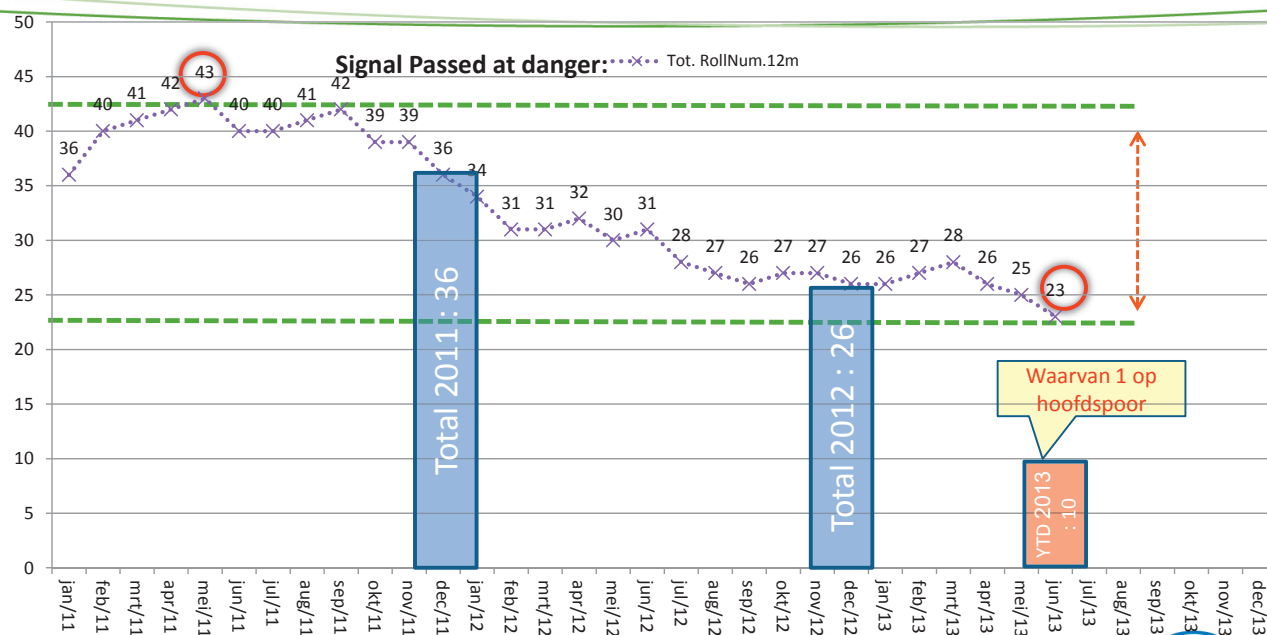
- Permanente **bijsturing** van treinbestuurders door doorgedreven analyse van besturingsregistratie (via ritopnames en RITA besturingsverslagen)
- **Coaching- & begeleidingsprogramma** verschillende veiligheidsfuncties

Opleiding toegespitst op goederen

- Eigen aanwerving + **opleiding** en begeleiding treinbestuurders door een instituut dat gespecialiseerd is in goederentransport (RTI), met bijzondere aandacht voor RID

De doorgedreven inspanningen leiden tot positief resultaat

Concreet voorbeeld: significante daling # seinoverschrijdingen



KAMERCOMMISSIE 25 JUNI 2013



Desondanks gebeuren er nog ongevallen

- Een snelle en grondige analyse van de **onderzoeksrapporten** is noodzakelijk
- Ondertussen neemt NMBS Logistics bijkomende **initiatieven** met het oog op het vermijden van ongevallen en zet daarvoor **samenwerkingen** op met relevante externe partners

KAMERCOMMISSIE 25 JUNI 2013



Concrete case: initiatief van NMBS Logistics, in samenwerking met partners, voor meer veiligheid in de haven

Vaststelling: Een analyse van de incidenten in de voorbije jaren toont een hoge concentratie ongevallen aan overwegen in de Antwerpse haven

Oproep door NMBS Logistics aan Infrabel, Haven van Antwerpen en Agentschap Wegen en Verkeer voor gezamenlijke actie om aantal ongevallen te doen dalen

Resultaat:

- Gegevensuitwisseling om te komen tot volledige informatie en analyse
- Uitgebreide sensibiliserende **communicatiecampagne** (leaflet, persconferentie, Kijk Uit) - april 2013
- Structurele aanpak overweg per overweg
 - gezamenlijke **terreinbezoeken** 7 black points
 - concrete **actieplannen** voor 2 black points voorgelegd aan Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid

Samenwerkingen opzetten om ongevallen te vermijden



Daarnaast heeft NMBS Logistics **werkgroepen** opgezet met **Infrabel**, **essenscia**, partner **spooroperatoren**, **klanten**, **havens**,... **om** gezamenlijk **te komen tot een set van initiatieven om ongevallen nog beter te vermijden en de gevolgen ervan te reduceren**

KAMERCOMMISSIE: 25 JUNI 2013



Conclusies

- Spoor is één van de **veiligste** en **meest gereguleerde transportmodi**.
- Sinds de liberalisering, en met name sinds de filialisering, werkt NMBS Logistics **proactief** aan het verhogen van de veiligheid. De onderneming is steeds blijven **investeren** in veiligheid. Deze inspanningen leiden tot **positieve resultaten**.
- We beseffen dat **inspanningen** moeten worden aangehouden en versterkt om de veiligheid van de spoortransporten nog beter te verzekeren.
- We plegen **overleg** en nemen concrete **initiatieven** samen met belangrijke actoren als de Havens, de industrie,... **om gezamenlijk de veiligheid op het spoor te verhogen**.

KAMERCOMMISSIE 25 JUNI 2013





SNCB Logistics | Koning Albert II laan 37 | Boulevard du Roi Albert II 37 | B-1030 Brussels
T +32 2 432 90 00 | contact@blogistics.be | www.sncblogistics.com

