

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

17 mars 2014

La sécurité du rail en Belgique

AUDITION

relative au rapport annuel 2012
du Service de sécurité et d'interopérabilité
des chemins de fer

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS
DE SÉCURITÉ DU RAIL EN BELGIQUE
À LA SUITE DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU À BUIZINGEN
PAR
M. Ronny BALCAEN,
MMES Valérie DE BUE ET Linda MUSIN
ET M. Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif	3
II. Échange de vues.....	3

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 à 019: Auditions et échanges de vues.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 maart 2014

De veiligheid van het spoorwegennet in België

HOORZITTING

over het jaarverslag van 2012 van de
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der
Spoorwegen

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

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Gedachtewisseling	3

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 tot 019: Hoorzittingen en gedachtewisselingen.

8567

**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	Véronique Bonni, Linda Musin, Eric Thiébaud
CD&V	Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh
MR	Valérie De Bue, Katrin 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 Bacquellaine, 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
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	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
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé le 19 février 2014 une audition relative au rapport annuel 2012 du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). Ce rapport annuel peut être consulté sur le lien suivant: http://www.mobilit.belgium.be/fr/binaries/rapport_annuel_SSICF_2012_tcm467-234826.pdf

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Thierry Breyne, directeur du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), passe en revue les lignes de force du rapport annuel 2012 (cf. présentation en annexe).

II. — ÉCHANGE DE VUES

A. Questions et observations

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) rejoint M. Breyne sur la nécessité d'une évaluation de la politique menée par le SSICF en matière de personnel au sein de la structure dans laquelle le service fonctionne. Il souligne à cet égard la recommandation 5.10 de la commission spéciale (DOC 53 0444/002, p. 321): "Le SSICF et l'organe d'enquête doivent élaborer un programme adéquat de gestion des compétences de sorte que leurs activités ne soient plus exclusivement déterminées par les connaissances et aptitudes individuelles du personnel en place, mais aussi par une formation approfondie et par une politique de rémunération attrayante qui permette de recruter du personnel externe qualifié. Dans ce cadre, il est recommandé d'évaluer la possibilité de transformer ces deux instances en agence autonome.". L'autonomie du SSICF est importante, mais il convient également de tenir compte de l'attractivité du service en tant qu'employeur.

À l'heure actuelle, le SSICF reçoit de toute évidence suffisamment de moyens. Force est néanmoins de constater que ce financement s'opère par le biais d'un fonds budgétaire dont tous les moyens ne sont pas effectivement mis à la disposition du service. Cette situation s'explique-t-elle par un manque de volonté de la part des autorités ou l'attractivité moindre du statut du personnel du SSICF en est-elle une conséquence? Il faut s'attaquer à ce problème afin de permettre au service de remplir convenablement sa mission essentielle de contrôle des opérateurs ferroviaires.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie hield op 19 februari 2014 een hoorzitting over het jaarverslag van 2012 van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS). Dit jaarverslag kan worden geraadpleegd onder de volgende link: http://www.mobilit.belgium.be/nl/binaries/jaarverslag_DVIS_2012_tcm466-234826.pdf

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Thierry Breyne, directeur van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS), overloopt de krachtlijnen van het jaarverslag 2012 (zie presentatie in bijlage).

II. — GEDACHTEWISSELING

A. Vragen en opmerkingen

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen) is het met de heer Breyne eens over de noodzaak van een evaluatie van het personeelsbeleid van de DVIS binnen de structuur waarin de dienst functioneert. Hij wijst in dat kader op aanbeveling 5.10 van de bijzondere commissie (DOC 53 0444/002, p. 321): "DVIS en het Onderzoeksorgaan moeten een adequaat programma van competentie management uitwerken zodat hun activiteiten niet langer uitsluitend bepaald worden door de persoonlijke kennis en individuele vaardigheden van het aanwezige personeel, maar ook door een grondige opleiding en aantrekkelijk bezoldigingsbeleid dat toelaat om extern gekwalificeerd personeel aan te trekken. In dit kader verdient het aanbeveling om de mogelijkheid te evalueren beide instanties om te vormen tot een zelfstandig agentschap.". De autonomie van de DVIS is belangrijk, maar daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de aantrekkelijkheid van de dienst als werkgever.

De DVIS ontvangt momenteel klaarblijkelijk voldoende middelen. Niettemin geldt de vaststelling dat die financiering verloopt via een begrotingsfonds waarvan niet alle middelen daadwerkelijk ter beschikking worden gesteld van de dienst. Komt dit door een gebrek aan bereidheid van de overheid en is het minder aantrekkelijke personeelsstatuut van de DVIS er mede een gevolg van? Dit probleem moet worden aangepakt om de dienst toe te laten zijn essentiële opdracht inzake het toezicht op de spoorwegoperatoren naar behoren te vervullen.

L'intervenant déplore que la recommandation 3.10 ("Le SSICF doit entamer sans délai une analyse sur le dépassement des signaux et formuler des recommandations en la matière.") n'ait jamais été exécutée. Quelle est la cause de cette inertie? Heureusement, le nombre de dépassements dangereux de signaux est en baisse. À quel opérateur doit-on cette amélioration? Constate-t-on également une diminution du nombre de dépassements de signaux au sein de la SNCB Logistics? M. Breyne confirme-t-il que cet opérateur a omis d'équiper une partie de son matériel roulant du TBL1+, comme l'a appris l'intervenant lors de contacts informels avec les organisations syndicales?

L'intervenant attire l'attention sur la lettre du 13 janvier 2014 que M. Jo Cornu, CEO de la SNCB, a adressée aux présidents des commissions Infrastructure et Sécurité du rail, portant sur le fait que les locomotives de type Traxx, que la SNCB loue à Bombardier, ne sont pas équipées du système de sécurité TBL1+. En ce qui concerne l'installation du TBL1+ sur le matériel roulant des opérateurs privés, plusieurs pistes ont été explorées en vain. À présent, il existe en la matière une norme légale: l'arrêté royal modifiant l'annexe de l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons. La Commission européenne a-t-elle déjà officiellement confirmé que cet arrêté était conforme aux règles européennes? Eu égard aux nombreux rebondissements qu'a connus le dossier, des garanties sont nécessaires concernant la licéité de ces règles.

Mme Ine Somers (Open Vld) observe que le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire met l'accent sur le rôle plus important confié à la *European Railways Agency* (ERA) et sur un renforcement de la collaboration entre les agences nationales de sécurité. S'attelle-t-on concrètement à mettre au point l'échange d'expertise entre les pays?

Mme Linda Musin (PS) se réjouit de constater que le SSICF a entamé une réflexion interne sur sa mission et son mode de fonctionnement. Cette instance de sécurité a un potentiel important, mais elle a également ses limites, en particulier en ce qui concerne la politique du personnel. S'il est vrai que le taux d'occupation du cadre est plus élevé que par le passé, il n'en reste pas moins que le statut de ce service et de son personnel doit être évalué.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, la suppression prévue du "crocodile" devrait permettre d'enregistrer des progrès en termes de sécurité. Il est à espérer que l'objectif de sécurité poursuivi par cette décision pourra être réalisé.

De spreker betreurt dat aanbeveling 3.10 ("DVIS moet onverwijld een onderzoek instellen naar de seinvoorbijrijdingen en aanbevelingen terzake formuleren.") nooit werd uitgevoerd. Wat is de oorzaak van deze inertie? Het aantal gevaarlijke seinvoorbijrijdingen vertoont gelukkig wel een dalende curve. Aan welke operator is deze verbetering te danken? Wordt er ook een daling van het aantal seinvoorbijrijdingen vastgesteld bij NMBS-Logistics? Bevestigt de heer Breyne dat deze operator een deel van zijn rollend materieel niet met TBL1+ heeft uitgerust, zoals de spreker tijdens informele contacten met de syndicale organisaties heeft vernomen?

De spreker wijst op de aan de voorzitters van de commissies Infrastructuur en Spoorwegveiligheid gerichte brief van 13 januari 2014 van de heer Jo Cornu, CEO van de NMBS, over de niet-uitrusting van de locomotieven van het type Traxx, die door de NMBS worden gehuurd van Bombardier, met het beveiligingssysteem TBL1+. Wat de installatie van TBL1+ op het rollend materieel van de private operatoren betreft, werden verschillende pistes vruchteloos verkend. Nu is er in dit dossier wel een wettelijke norm: het koninklijk besluit tot wijziging van de bijlage bij het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden. Heeft de Europese Commissie reeds officieel bevestigd dat dit besluit met de Europese regels in overeenstemming is? In het licht van de vele wendingen in het dossier zijn er waarborgen over het geoorloofde karakter van de ingevoerde regels nodig.

Mevrouw Ine Somers (Open Vld) merkt op dat in de technische pijler van het vierde spoorwegpakket de nadruk wordt gelegd op een grotere rol van de *European Railways Agency* (ERA) en op een versterkte samenwerking tussen de nationale veiligheidsinstanties. Wordt er concreet werk gemaakt van de uitwisseling van expertise over de landsgrenzen heen?

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt met tevredenheid vast dat de DVIS werk maakt van een interne reflectie over haar opdracht en haar manier van functioneren. De veiligheidsinstantie heeft een groot potentieel, maar kampt ook met beperkingen, in het bijzonder op het vlak van personeelsbeleid. Het personeelskader raakt weliswaar beter dan vroeger ingevuld, maar het statuut van de dienst en zijn personeelsleden moet niettemin worden geëvalueerd.

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, wordt op het vlak van veiligheid vooruitgang verwacht van de geplande afschaffing van de "krokodil". Hopelijk kan de beoogde veiligheidsdoelstelling van deze beslissing worden waargemaakt.

Le SSICF a constaté que les recommandations formulées par l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires (OEAIIF) au sujet des manquements affectant la signalisation sont suivies. Quel était le contenu de ces recommandations? De quelle façon ont-elles été mises en œuvre sur le terrain?

M. David Geerts (sp.a) constate que des représentants d'Infrabel comme de la SNCB ont déclaré que les mauvais résultats enregistrés en matière de ponctualité sont dus à la mise en œuvre des obligations imposées sur le plan de la sécurité du rail. Le SSICF partage-t-il ce point de vue, qui semble contredit par l'expérience suisse? En effet, dans ce pays, l'installation de l'ETCS, qui est un pas important vers le renforcement de la sécurité, a précisément permis d'améliorer la ponctualité du trafic ferroviaire.

Que pense le SSICF de l'utilisation par la SNCB de locomotives de type Traxx non pourvues du TBL1+? Est-il possible de résoudre ce problème à court terme? Le SSICF a-t-il pris position à cet égard au sein de la *Safety Platform*?

Dans son rapport d'enquête sur l'accident de Godinne, l'OEAIIF a formulé des recommandations portant notamment sur les locomotives de type M80 et sur les carences observées au niveau de la transmission des connaissances au sein des ateliers. Ces recommandations sont-elles discutées au sein de la *Safety Platform* et leur mise en œuvre fait-elle l'objet d'un suivi systématique? Des mesures ont-elles déjà été prises à la suite de ces recommandations?

A-t-on réalisé des progrès dans le dossier des amendes administratives, qui, en dépit de leur base légale, n'ont pas encore pu être appliquées?

Quel est l'avis du SSICF sur le fonctionnement de la *Safety Platform*, qui relève désormais de sa responsabilité? En l'absence d'un consensus au sein de cet organe, l'autorité de sécurité peut-elle trancher ou tous les acteurs doivent-ils marquer leur accord?

Le SSICF n'a pas encore lui-même procédé à des audits non annoncés parce que l'Inspection des finances n'a pas marqué son accord sur l'extension de personnel requise à cette fin. Des audits ont-ils été réalisés en faisant appel à des consultants externes? Le cas échéant, comment se passe la collaboration avec les sociétés d'audit?

Infrabel a déclaré que l'installation d'un éclairage LED le long des voies pouvait réduire les risques de suicide. Quels sont les enseignements à tirer des

De DVIS heeft vastgesteld dat de aanbevelingen van het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) op het vlak van de defecten in de seininrichting worden opgevolgd. Wat hielden die aanbevelingen in? Op welke wijze werden ze op het terrein geïmplementeerd?

De heer David Geerts (sp.a) stelt vast dat vertegenwoordigers van zowel Infrabel als de NMBS hebben verklaard dat de slechte resultaten inzake stiptheid een gevolg zijn van de uitvoering van de verplichtingen op het vlak van spoorwegveiligheid. Deelt de DVIS dit standpunt? Deze stelling lijkt in tegenspraak met de ervaring in Zwitserland, waar de installatie van ETCS, een belangrijke stap naar meer veiligheid, juist tot een betere stiptheid van het treinverkeer heeft geleid.

Wat is het standpunt van de DVIS over het gebruik door de NMBS van niet met TBL1+ uitgeruste locomotieven van het type Traxx? Zijn er mogelijkheden om dit probleem op korte termijn aan te pakken? Heeft de DVIS daarover een standpunt ingenomen in het *Safety Platform*?

In zijn onderzoekverslag over het ongeval in Godinne heeft het OOIS aanbevelingen geformuleerd, onder meer over de locomotieven van het type M80 en over de gebrekkige kennisoverdracht in de werkplaatsen. Worden die aanbevelingen binnen het *Safety Platform* besproken en wordt de uitvoering ervan systematisch opgevolgd? Hebben de aanbevelingen al tot maatregelen geleid?

Is er vooruitgang in het dossier van de administratieve boetes, die ondanks de wettelijke basis nog niet konden worden opgelegd?

Hoe oordeelt de DVIS over het functioneren van het *Safety Platform*, dat nu onder zijn verantwoordelijkheid valt? Kan de veiligheidsinstantie bij gebrek aan consensus in dat orgaan knopen doorhakken of moeten alle actoren overeenstemming bereiken?

De DVIS heeft zelf vooralsnog geen onaangekondigde audits uitgevoerd omdat de Inspectie van Financiën niet akkoord ging met de personeelsuitbreiding die ervoor vereist is. Werden er wel audits uitgevoerd door een beroep te doen op externe *consultancy*? Hoe verloopt in voorkomend geval de samenwerking met de betrokken auditbedrijven?

Infrabel heeft verklaard dat het aanbrengen van LED-verlichting langs de sporen het risico op zelfdoding kan verminderen. Wat leert de ervaring in het buitenland

expériences menées à l'étranger sur ce point? La *Safety Platform* s'est-elle prononcée sur cette question?

Le SSICF peut-il confirmer l'affirmation de la SNCB selon laquelle, depuis 2013, plus de 90 % de son matériel roulant est équipé du TBL1+?

La commission spéciale a formulé des recommandations précises à propos du statut du SSICF: ce service doit être une instance autonome financé par le secteur par le biais d'un fonds budgétaire organique. Il faudra continuer à prendre des décisions en la matière au cours de la prochaine législature. On peut cependant constater dès à présent que le service a enregistré des progrès en termes de personnel, notamment grâce à une extension de cadre et à un cadre plus complet.

B. Réponses

M. Thierry Breyne indique que la communication mise en place entre Infrabel et la SNCB en ce qui concerne les franchissements de signaux a été étudiée dans le cadre d'un audit externe commandé par le SSICF. Le consultant a formulé des recommandations concrètes en vue d'un échange d'informations plus performant; en ce sens, la recommandation 3.10 a bel et bien été mise en œuvre.

Les locomotives de type Traxx, qui remplaceront le Fyra, n'ont pas encore été équipées du TBL1+. La SNCB a interrogé le producteur Bombardier sur les possibilités d'équiper les locomotives de ce système ATP et sur les délais dans lesquels cette installation pourrait avoir lieu. Bombardier a répondu que les locomotives pourront être équipées d'ici la mi-2016, ce que le SSICF ne juge pas satisfaisant: il devrait être possible de convenir d'un calendrier plus serré, à condition d'opter pour une autre solution technique. Après plusieurs réunions supplémentaires, la réalisation a été fixée à la mi-2015. Ce délai doit toutefois encore faire l'objet d'une confirmation formelle. Il faudra en tout état de cause trouver une solution, car il est inacceptable d'attendre jusqu'à la mi-2016.

La suppression du "crocodile" est acceptée par la Commission européenne et par l'ERA. Cette proposition belge reproduit du reste fidèlement le texte de la Commission européenne. Elle s'inscrit plus particulièrement dans la prédilection manifestée par l'Europe pour le système ATP ETCS.

Infrabel et la SNCB ont tous deux atteint les objectifs qu'ils s'étaient fixés au niveau de l'installation du TBL1+ en 2013.

ons daarover? Heeft het *Safety Platform* zich over de kwestie uitgesproken?

Kan de DVIS de stelling van de NMBS dat sinds 2013 meer dan 90 % van haar rollend materieel met TBL1+ is uitgerust bevestigen?

De bijzondere commissie heeft precieze aanbevelingen geformuleerd over het statuut van de DVIS: de dienst moet een autonome instantie zijn die door middel van een organiek begrotingsfonds vanuit de sector wordt gefinancierd. Tijdens de volgende legislatuur zullen ter zake verder knopen moeten worden doorgehakt. Nu kan wel al worden vastgesteld dat de dienst op personeelsvlak vooruitgang heeft geboekt, onder meer door de uitbreiding en een betere invulling van het personeelskader.

B. Antwoorden

De heer Thierry Breyne stelt dat in het kader van een door de DVIS bestelde externe audit de communicatie tussen Infrabel en de NMBS op het vlak van seinvoorbijrijdingen werd onderzocht. De consultant heeft concrete aanbevelingen geformuleerd voor een betere informatie-uitwisseling; in die zin werd wel degelijk uitvoering verleend aan aanbeveling 3.10.

De locomotieven van het type Traxx, die de Fyra zullen vervangen, werden voorsnog niet uitgerust met TBL1+. DE NMBS heeft producent Bombardier bevraagd over de mogelijkheden en de timing van de uitrusting van de locomotieven met dit ATP-systeem. Volgens Bombardier is de uitrusting mogelijk tegen medio 2016, wat voor de DVIS niet bevredigend is: een strakkere timing moet haalbaar zijn op voorwaarde dat voor een andere technische oplossing wordt gekozen. Na bijkomende vergaderingen werd de realisatietermijn verschoven naar medio 2015, al moet die termijn nog formeel worden bevestigd. In elk geval moet een oplossing worden gevonden omdat een realisatie tegen midden 2016 niet aanvaardbaar is.

De verwijdering van de "krokodil" wordt aanvaard door de Europese Commissie en de ERA. Het betreffende Belgische voorstel vormt overigens een getrouwe overname van de tekst van de Europese Commissie en is meer bepaald in overeenstemming met de Europese voorkeur voor ATP-systeem ETCS.

Zowel Infrabel als de NMBS hebben met betrekking tot de installatie van TBL1+ in 2013 hun doelstellingen bereikt.

Infrabel et la SNCB ont instauré pour des raisons de sécurité différentes procédures qui ont un impact important sur la ponctualité en cas d'incident. Le SSICF n'est pas opposé à ce que les procédures soient adaptées en vue d'améliorer la ponctualité, pour autant que deux conditions soient réunies:

- la nouvelle procédure ne doit pas affaiblir la sécurité, ce qui doit être démontré par une analyse des risques;

- la procédure ne doit pas déroger à la réglementation européenne.

Il appartient aux entreprises ferroviaires de proposer de nouvelles procédures et d'en démontrer la qualité, à la suite de quoi le SSICF évalue et prend une décision.

Un bon exemple de nouvelle procédure acceptée par le SSICF est la possibilité de stationner les wagons à moyen terme alors qu'auparavant, le stationnement était uniquement possible à court ou à long terme. D'un autre côté, il ne peut être dérogé à la règle selon laquelle un train dévié sur une autre ligne pour laquelle le conducteur n'a pas de certification doit également avoir à son bord un second conducteur qui possède la certification pour la ligne en question; il s'agit en effet d'une obligation européenne.

Le SSICF participe à toutes les réunions de concertation organisées par l'OEAIF et les opérateurs concernés dans le cadre d'une enquête. Après la clôture d'un rapport d'enquête de l'OEAIF, le SSICF est l'autorité compétente pour contrôler la mise en œuvre des recommandations. Afin de pouvoir remplir cette mission correctement, le SSICF organise des réunions de concertation: elles ont lieu deux fois par an avec Infrabel et au moins une fois par an avec toutes les entreprises ferroviaires (plus d'une fois avec les grands opérateurs). Toutes les entreprises ferroviaires sont en outre tenues de communiquer au SSICF de manière proactive tout problème de compréhension ou d'implémentation qu'ils ont par rapport aux recommandations de l'OEAIF.

À la suite de l'accident de Godinne, différentes mesures ont été prises:

- La défectuosité du câblage, qui était la cause principale de l'accident, était considérée auparavant comme très peu probable, de sorte que ce point ne faisait pas l'objet d'un contrôle actif, alors qu'aujourd'hui, ce point est systématiquement contrôlé par Infrabel et pris en compte dans ses analyses des risques;

Infrabel en de NMBS hebben uit veiligheidsoverwegingen verschillende procedures ingevoerd die in geval van een incident een grote impact hebben op de stiptheid. De DVIS staat open voor een aanpassing van procedures ten behoeve van een betere stiptheid als twee voorwaarden zijn vervuld:

- de veiligheid mag in de nieuwe procedure niet afnemen, wat aan de hand van een risicoanalyse moet worden aangetoond;

- de procedure mag niet van de Europese regelgeving afwijken.

Het komt de spoorwegondernemingen toe om nieuwe procedures voor te stellen en de deugdelijkheid ervan aan te tonen, waarna de DVIS oordeelt en een beslissing neemt.

Een goed voorbeeld van een door de DVIS aanvaarde nieuwe procedure is de mogelijkheid om wagons op middellange termijn te stationeren, terwijl stationeren vroeger enkel mogelijk was op korte of lange termijn. Anderzijds kan bijvoorbeeld niet worden afgeweken van de regel dat een trein die naar een ander spoor wordt afgeleid en bestuurd wordt door een conducteur die geen certificatie voor die andere lijn heeft tevens moet worden bemand door een tweede bestuurder die wel een certificatie voor de betrokken lijn heeft; dit is immers een Europese verplichting.

De DVIS neemt deel aan alle overlegvergaderingen die het OOIS en de betrokken operatoren in het kader van een onderzoek organiseren. Na de afronding van een onderzoeksverslag van het OOIS is de DVIS de bevoegde instantie voor het toezicht op de implementatie van de aanbevelingen. Opdat ze deze opdracht naar behoren zou kunnen vervullen, organiseert de DVIS overlegvergaderingen: twee maal per jaar met Infrabel en ten minste eenmaal per jaar met alle spoorwegondernemingen (meer dan eenmaal met de grote operatoren). Daarnaast hebben alle spoorwegondernemingen de plicht om alle begrips- of implementatieproblemen die ze ten opzichte van de OOIS-aanbevelingen ondervinden proactief aan de DVIS te melden.

Het ongeval van Godinne heeft aanleiding gegeven tot verschillende maatregelen:

- het defect aan de bekabeling, dat de voornaamste oorzaak van het ongeval was, werd vroeger zeer weinig waarschijnlijk geacht, waardoor er niet actief naar werd gezocht, terwijl Infrabel nu systematisch op dit punt controleert en het in aanmerking neemt in zijn risicoanalyses;

— un nouveau système de *dispatching* a été mis en place;

— Infrabel et la SNCB Logistics se chargent actuellement de la révision du formulaire E361.

À la suite de l'accident à Tintigny, on a recommandé à la SNCB Logistics d'auditer régulièrement ses sous-traitants, ce que les opérateurs de fret font désormais effectivement.

Le SSICF ne peut en aucun cas endosser la responsabilité des opérateurs, qui doivent eux-mêmes assumer pleinement leur politique de sécurité; l'autorité de sécurité remplit certes une mission de coordination et de facilitation. Il en va de même pour les discussions au sein de la *Safety Platform*, qui fonctionne sous la présidence du SSICF: les opérateurs conservent la responsabilité finale des décisions prises en matière de sécurité.

Ne disposant pas encore d'une compétence suffisante dans la réalisation d'audits, le SSICF a l'intention de conclure un contrat cadre de trois ans avec une entreprise de consultance spécialisée; à l'échéance de ce contrat, le SSICF devrait être en mesure de se passer des services de cette entreprise externe pour réaliser des audits. Afin de ne pas courir de risques concernant cet important contrat de longue durée, dont le coût sera d'environ 1,2 million d'euros, le SSICF a proposé de désigner une entreprise spécialisée en marchés publics en vue d'établir un cahier des charges pour le contrat; cette proposition a toutefois été rejetée par l'Inspection des Finances, raison pour laquelle ce sera l'autorité de sécurité elle-même qui établira le cahier des charges en question.

L'orateur émet des doutes sur l'option, contenue dans le quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne, de dissocier la certification et la supervision: son expérience lui a en effet appris que les informations collectées durant les certifications sont utiles pour la supervision et vice versa. Il serait sans doute préférable de confier ces deux compétences à une seule instance. Cette décision a néanmoins été proposée et retenue par les instances européennes. L'ERA sera dès lors en charge de la certification et le SSICF demeurera compétent uniquement pour la supervision. Ces deux instances qui se concertent déjà actuellement lors de réunions organisées par l'ERA dans le cadre du réseau

— een nieuw systeem van *dispatching* werd geïntroduceerd;

— Infrabel en NMBS-Logistics zijn momenteel bezig met de herziening van formulier E361.

Naar aanleiding van het ongeval in Tintigny kreeg NMBS-Logistics de aanbeveling om zijn onderaannemers regelmatig te auditeren, wat de goederenoperator voortaan effectief doet.

De DVIS mag in geen geval verantwoordelijkheid overnemen van de operatoren, die zelf ten volle moeten instaan voor hun veiligheidsbeleid; de veiligheidsinstantie heeft wel een opdracht als coördinerend en faciliterend orgaan. Dit geldt ook voor besprekingen in het *Safety Platform*, dat onder het voorzitterschap van de DVIS functioneert: de operatoren behouden de eindverantwoordelijkheid voor genomen veiligheidsbeslissingen.

Omdat de DVIS op het vlak van auditering vooralsnog te weinig competentie heeft, is de veiligheidsinstantie van plan om met een in *consultancy* gespecialiseerde onderneming een kadercontract met een looptijd van drie jaar af te sluiten; de DVIS zou na afloop van dat contract in staat moeten zijn om op het vlak van audits het leiderschap van die externe onderneming over te nemen. Om geen risico's te nemen voor dit belangrijke contract van lange duur, dat een kostprijs van ongeveer 1,2 miljoen euro zal hebben, heeft de DVIS voorgesteld om een in overheidsopdrachten gespecialiseerde onderneming aan te stellen voor de opstelling van een lastenboek voor het contract; dit voorstel werd door de Inspectie van Financiën echter niet aanvaard, waardoor de veiligheidsinstantie zelf het betreffende lastenboek zal opstellen.

De spreker heeft twijfels bij de optie in het vierde spoorwegpakket van de Europese Unie om de certificatie en het toezicht van elkaar te scheiden: zijn ervaring heeft hem immers geleerd dat de informatie verkregen tijdens certificaties nuttig is voor het toezicht en vice versa. Het zou wellicht een betere keuze zijn om beide bevoegdheden aan één enkele instantie toe te wijzen. Deze beslissing werd niettemin door de Europese instanties voorgesteld en in aanmerking genomen. De ERA zal bijgevolg belast worden met de certificatie en de DVIS zal uitsluitend bevoegd blijven voor het toezicht. Die beide instanties, die nu al met elkaar overleggen tijdens door de ERA in het raam van het netwerk van

des autorités nationales de sécurité devront élargir cette collaboration afin de coordonner leurs activités de certification et de supervision. Cette collaboration sera initiée par l'ERA.

nationale veiligheidsautoriteiten georganiseerde vergaderingen, zullen die samenwerking moeten uitbreiden om hun certificatie- en toezichtsactiviteiten op elkaar af te stemmen. Die samenwerking zal door de ERA worden geïnitieerd.

Les rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

Le président,

David GEERTS

De rapporteurs,

Ronny BALCAEN
Valérie DE BUE
Linda MUSIN
Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

David GEERTS

ANNEXE

**présentation du rapport annuel 2012 du
Service de sécurité et d'interopérabilité des
chemins de fer**

BIJLAGE

**Presentatie van het jaarverslag 2012 van de
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der
Spoorwegen**

3/5/2014

**Contenu présentation**

2

- Evolution sécurité d'exploitation ferroviaire
- Modifications de la législation
- Organisation Autorité de Sécurité
- Concertation sur la Sécurité
- Activités de supervision
- 2014 et



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

.be

3/5/2014



Inhoud van de presentatie

2

- Evolutie van de veiligheid spoorwegexploitatie
- Wijzigingen aan de wetgeving
- Organisatie van de Nationale Veiligheidsinstantie
- Veiligheidsoverleg
- Supervisieactiviteiten
- 2014 en



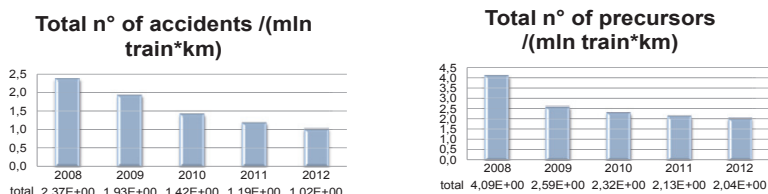
Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen



3/5/2014

Evolution Sécurité ferroviaire

3



Amélioration globale des performances de sécurité sur le réseau belge

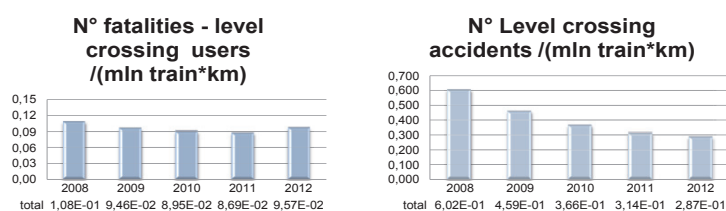


Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Evolution Sécurité ferroviaire

4



Passage à niveau – plus gros contributeur – 13 morts sur un total de 18
Événements extérieurs (passage à niveau et personnes non autorisées) – 16 morts sur un total de 18



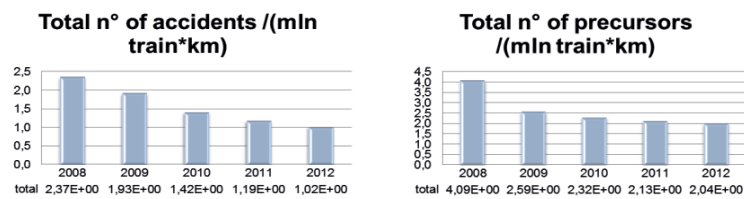
Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

3/5/2014

Evolutie van de veiligheid spoorwegexploitatie

3



Algemene verbetering van de veiligheidsprestaties van het Belgische spoorweginet

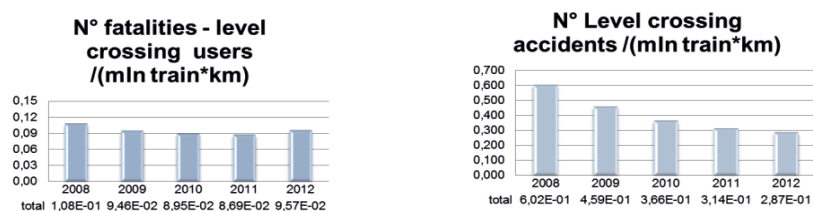


Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Evolutie van de veiligheid spoorwegexploitatie

4



Overwegen - grootste bijdrage - 13 doden van de 18
Externe gebeurtenissen (overwegen en onbevoegden) - 16 doden van de 18



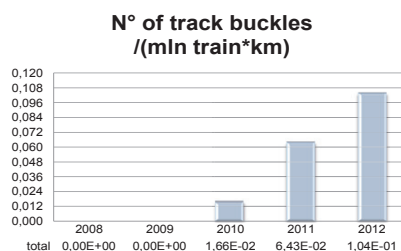
Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

3/5/2014

Evolution Sécurité ferroviaire

5



Surveillance accrue par Infrabel nécessaire – Audit et inspection par SSICF



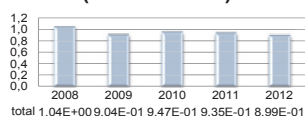
Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

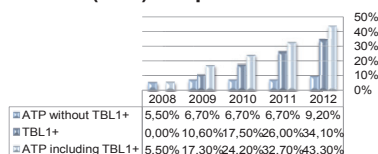
Evolution Sécurité ferroviaire

6

**N° of signals passed at
danger
(/mln train*km)**



**Percentage of tracks with
Automatic Train Protection
(ATP) in operation**



Diminution constante depuis 2010 du nombre de SPAD (104 à 75)



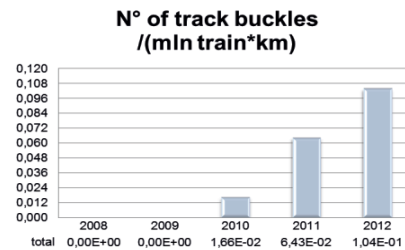
Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

3/5/2014

Evolutie van de veiligheid spoorwegexploitatie

5



Verhoogde controle vereist door Infrabel - Audit en inspectie door DVIS

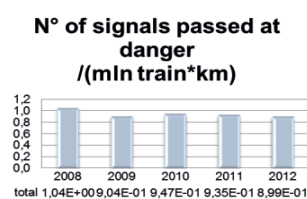


Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

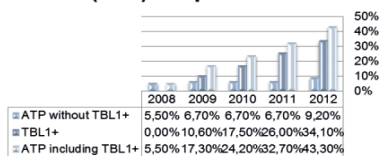
.be

Evolutie van de veiligheid spoorwegexploitatie

6



**Percentage of tracks with
Automatic Train Protection
(ATP) in operation**



Gestage daling sinds 2010 van het aantal SPAD (104 tot 75)



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

3/5/2014

Modifications de la législation

7

- AR du 27 mars 2012 - Fonctionnement et financement de l'Autorité de Sécurité – **Financement structurel du SSICF**
- AR du 26 mai 2012 - Introduction de sanctions administratives – **Procédure interne SSICF à encore mettre en place**
- AR du 09 juillet 2013 (modification AM du 30 juillet 2010) - exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons - **Cadre pour le démontage des crocodiles à partir du 01/01/2016 sur les lignes du réseau conventionnel équipées d'ETCS niveau 1**

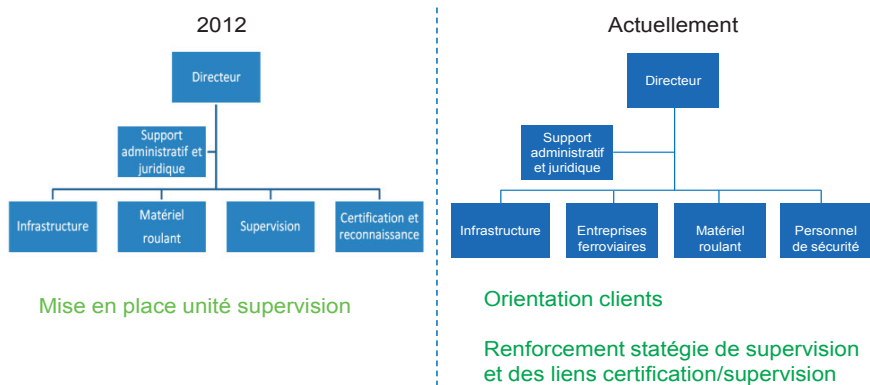


Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Organisation Autorité de Sécurité

8



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

.be

3/5/2014

Wijzigingen aan de wetgeving

7

- KB van 27 maart 2012 - Werking en Financiering van de Veiligheidsinstantie - **structurele financiering van DVIS**
- KB van 26 mei 2012 - Introductie van administratieve boetes - **interne procedure DVIS verder te ontwikkelen**
- KB van 9 juli 2013 (wijziging MB 30 juli 2010) - de eisen voor rollend materieel voor het gebruik van treinpaden - **Kader voor het verwijderen van krokodillen vanaf 01/01/2016 op de lijnen van het conventionele spoorwegnet uitgerust met ETCS niveau 1**

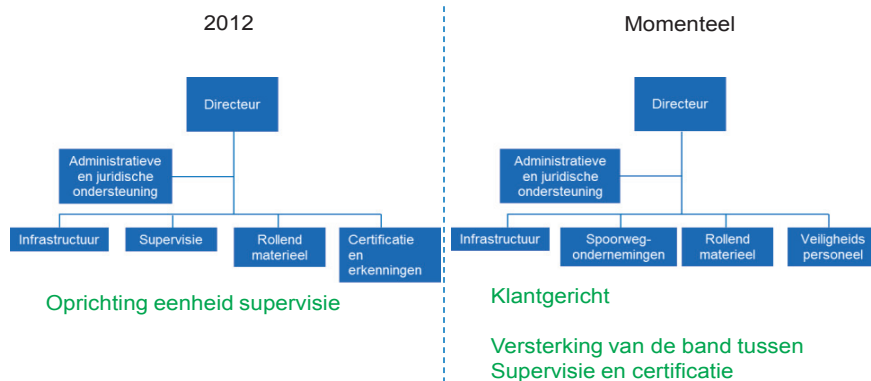


Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Organisatie van de Nationale Veiligheidsinstantie

8



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

3/5/2014

Organisation Autorité de Sécurité

9

	TPE	
fin 2011	28,2	61%
fin 2012	31,2	68%
fin 2013	35,2	77%
PP2013	41,2	90%

Objectif 46

Dernier détachement de personnel SNCB

PP2013 à 46 TPE **refusé**

PP2013 à 41,2 TPE accepté
Juriste FR – 01/02/2014
5 A2 en cours

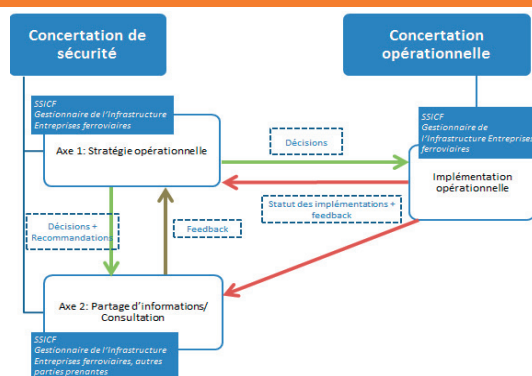


Royaume de Belgique
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer

.be

Concertation sur la Sécurité

10



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

.be

3/5/2014

Organisatie van de Nationale Veiligheidsinstantie

9

	VTE	
eind 2011	28,2	61%
eind 2012	31,2	68%
eind 2013	35,2	77%
PP2013	41,2	90%

Doelstelling 46

Laatste overplaatsing van NMBS-personeel

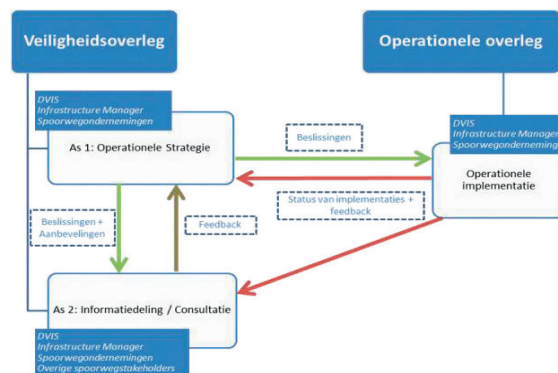
PP2013 naar 46 VTE **geweigerd**PP2013 naar 41,2 VTE aanvaard
Juriste FR – 01/02/2014
5 A2 lopende

Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

Veiligheidsoverleg

10



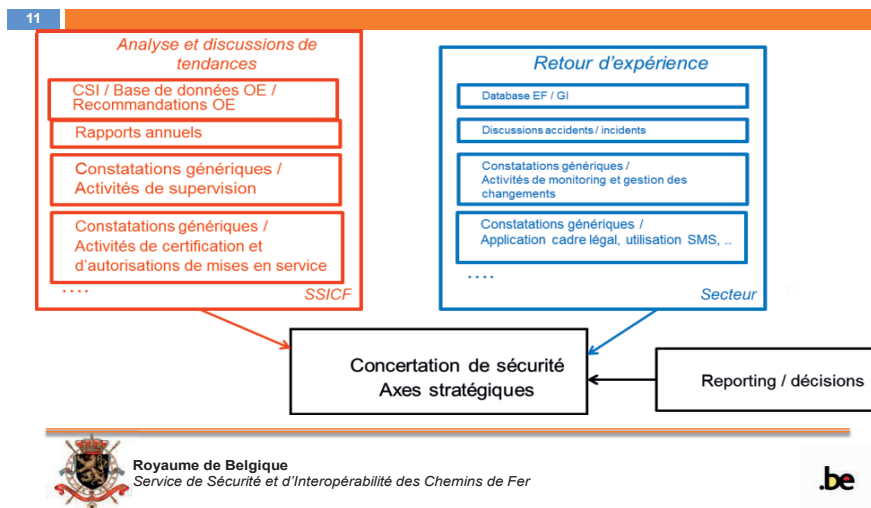
Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

5

3/5/2014

Concertation sur la Sécurité

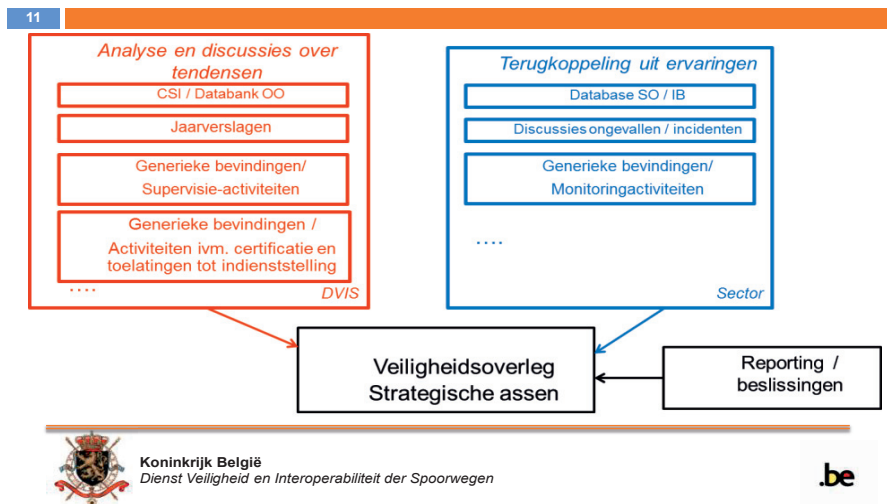


Activités de supervision

- 12
- Plan stratégique en matière de supervision – Thèmes à superviser
 - Développement des thèmes par unité
 - 4 types d'activités de supervision
 - Audits
 - Inspections de supervision
 - Inspections de régulation
 - Inspections de vérification de conformité
 - Expertise du SSICF en matière d'audit à renforcer
 - Projet de contrat cadre

3/5/2014

Veiligheidsoverleg



Supervisieactiviteiten

- 12
- Strategisch plan inzake Supervisie – te superviseren thema's
 - Ontwikkeling van de thema's per eenheid
 - 4 types van supervisieactiviteiten
 - Audits
 - Inspecties voor supervisie
 - Inspecties voor regulering
 - Inspecties voor verificatie van conformiteit
 - Expertise van de DVIS inzake audits moet versterkt worden
 - Project van kadercontract
- Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen
- .be

3/5/2014

2014 et

13

- Renforcement structure et processus internes au SSICF
 - Plan de management
 - KPIs
 - Cercles de développement et plan de formation
- Recommandation 5.10 – Agence (entité) autonome ?
 - Risques actuels
 - Nature du métier / Attractivité
 - Maintient des deux statuts, risque identifié par l'audit de l'ERA
 - Statut SPF pour tout le monde, risque de départ du personnel HR-Rail
 - Environnement et ses contraintes
 - Réactivité
 - Examen juridique au SPF en cours / Volonté ? / Budget ?



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

.be

14



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

.be

3/5/2014

2014 en ...

13

- Versterking van de structuur en de interne processen van de DVIS
 - Managementplan
 - KPIs
 - Ontwikkelcirkels en opleidingsplan
- Aanbeveling 5.10 – Autonoom agentschap (entiteit)?
 - Huidige risico's
 - Aard van de job / aantrekkingskracht
 - Behoud van de 2 statuten, risico geïdentificeerd door de audit van de ERA
 - FOD-Statuut voor iedereen, risico van vertrek van het personeel HR-Rail
 - De werkomgeving en haar beperkingen
 - Reactiviteit
 - Juridisch onderzoek bij de FOD is lopende / Wil? / Budget ?



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

14



Koninkrijk België
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

.be

7