

**Auteur André Frédéric, PS**

**Département Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes**

**Sous-département Entreprises publiques et Coopération au développement**

**Titre SNCB. - Installations ferroviaires. - Entretien.**

**Date de dépôt 10/12/2013**

**Langue F**

**Publication question B144**

**Date publication 20/01/2014, 20132014**

**Statut question Réponses reçues**

**Date de délai 17/01/2014**

### **Question**

**Un article publié dans le Figaro fin septembre 2013 concernant le dramatique accident ferroviaire de Brétigny en France, fait état d'un rapport confidentiel de l'audit réalisé par la SNCF sur les causes de l'accident. Selon ce rapport, il apparaît clairement que le problème de l'entretien des installations ferroviaires (aiguillage) est mis en cause. Des anomalies avaient été repérées plusieurs mois auparavant et rien n'avait été fait pour les corriger. La maintenance est sous le feu des critiques. On la dit mal faite et mal surveillée par du personnel trop jeune et non expérimenté. Ces fautes ne sont pas niées par le patron de la SNCF. En Belgique, nous avons vécu un accident à Courtrai fin août 2013 sur un aiguillage. Les causes de cet accident ne sont, à ma connaissance, pas encore connues. Je m'interroge donc sur l'entretien réalisé par la SNCB sur ses installations. 1. a) Pourriez-vous communiquer les causes exactes de l'incident de Courtrai? b) La maintenance de l'aiguillage est-elle en cause? 2. a) Comment est organisé l'entretien des installations ferroviaires en Belgique et notamment sur la signalisation et les aiguillages? b) Le personnel de la SNCB exerce-t-il un suivi de cet entretien? c) Disposez-vous d'indicateur du taux de réalisation de l'entretien sur le réseau ferré? d) Si oui, quel est le niveau atteint en 2013? 3. Le dernier problème soulevé à Brétigny est le manque d'expérience de l'agent visitant les installations et la solitude de celui-ci. a) Est-on dans le même cas de figure en Belgique? b) Comment a évolué le personnel chargé des visites et de l'entretien sur les cinq dernières années? c) Comment transfère-t-on le know-how des anciens aux nouveaux?**

**Statut 1 réponse normale - normaal antwoord - Réponse publiée**

**Publication réponse B146**

**Date publication 03/02/2014, 20132014**

### **Réponse**

**Infrabel me communique les informations suivantes. 1. a) Le mécanisme de talonnage de l'aiguillage 21B de Courtrai a fonctionné intempestivement en dessous du train qui a ensuite déraillé. Il s'agissait d'un problème d'appareil de manoeuvre du dit aiguillage. Ce problème était la conséquence de la manifestation simultanée de trois phénomènes exceptionnels. b) Une analyse de tous les aiguillages à Courtrai a démontré qu'il s'agissait d'un problème isolé. La maintenance ne semble globalement pas être en cause. 2. a) La**

maintenance des installations ferroviaires en Belgique est organisée en 24 unités locales, appelées arrondissements. Les équipes de maintenance réalisent la maintenance de la signalisation et des aiguillages en utilisant une liste exhaustive des activités à réaliser. b) Infrabel prévoit un suivi au niveau local ainsi que des audits par échantillonnage au niveau central. c) Il existe évidemment au sein d'Infrabel différents indicateurs de suivi pour la maintenance, pour toutes les parties de l'infrastructure. d) Ces indicateurs de suivi établissent notamment que l'ensemble des activités de maintenance a bien été réalisé en 2013.

3. a) Chaque technicien nouvellement engagé doit suivre, une année durant, une formation fondamentale obligatoire dans sa spécialité. Pendant cette année de stage, la connaissance formelle assimilée est complétée par l'acquisition de la connaissance effective exigée on-the-job sous la surveillance d'un accompagnateur de stage local. Au terme de cette année de stage, en fonction des résultats obtenus lors des évaluations intermédiaires et lors de l'évaluation finale, l'agent sera ou non régularisé dans sa fonction. Cette régularisation apporte la garantie des compétences exigées pour l'exercice des tâches qui lui sont attribuées. Sur la base du processus certifié ISO9001, la traçabilité de la formation et des évaluations est également garantie. b) Le personnel responsable de l'entretien de la signalisation au sein des arrondissements de la Direction Infrastructure est resté constant au cours de ces cinq dernières années. c) Le trajet de formation intégral comprend des modules de formation didactiques élaborés en collaboration avec et validés par des collaborateurs expérimentés dans le domaine concerné. Ces modules de formation répondent aux objectifs d'apprentissage qui ont été repris dans des plans d'apprentissage formellement approuvés de façon paritaire. Une attention particulière est ici aussi portée aux aspects de sécurité propres à l'exercice des tâches. De plus, les modules de formation sont dispensés par des collaborateurs expérimentés et des experts techniques dans les domaines pertinents. L'entraînement on-the-job sous la surveillance d'accompagnateurs de stages locaux expérimentés garantit un transfert intégral des connaissances.