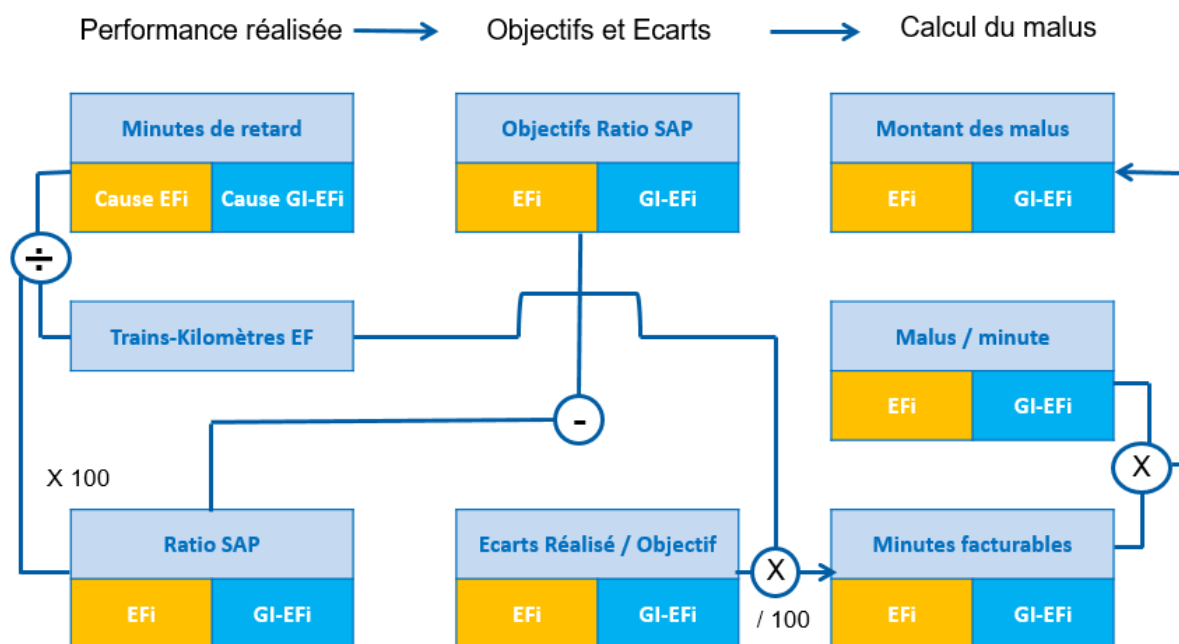


# DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU

## Annexe B.5

Système d'amélioration des performances – applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020

### Partie 1 : Description du modèle bilatéral



## 1. Performance réalisée

### 1.1 Minutes de retard

Les « Minutes de retard » sont comptabilisées selon les formules reprises ci-après :

- Minutes de retard EFi<sup>1</sup>(i) = la somme de toutes les minutes de retard attribuées à l'EF(i) pendant l'année de mesure.

Clarification : Les minutes de retard attribuées à l'EF(i) sont les minutes de retard, reprises au sein des relations, provoquées par l'EF(i) concernée sur toutes les EF's (y compris sur elle-même) roulant sur le réseau Infrabel.

- Minutes de retard GI<sup>2</sup>/EF(i) = la somme de toutes les minutes de retard de l'EF(i) attribuées au GI pendant l'année de mesure.

Clarification : Les minutes de retard attribuées au GI sont les minutes de retard, reprises au sein des relations, provoquées par le GI sur l'EF(i) concernée roulant sur le réseau Infrabel.

<sup>1</sup> EF : Entreprise Ferroviaire

<sup>2</sup> GI: Gestionnaire d'infrastructure

## 1.2 Ratio SAP

Le « ratio du système d'amélioration des performances (Ratio SAP) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Ratio SAP EF(i) = 
$$\frac{\text{Minutes de retard EF(i) pour l'année (j)}}{100 \text{ train-kilomètres réalisés par EF(i) pendant l'année (j)}}$$
- Ratio SAP GI(i) = 
$$\frac{\text{Minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (j)}}{100 \text{ train-kilomètres réalisés par EF(i) pendant l'année (j)}}$$

## 2. Objectifs et écarts

### 2.1 Objectif ratio SAP

Les objectifs sont fixés individuellement par entreprise ferroviaire avec un plafonnement en fonction de l'objectif moyen du secteur. De cette façon, il est évité que les entreprises qui obtiennent de meilleurs résultats que la moyenne du secteur n'aient à réaliser une amélioration de la même ampleur que leurs pairs qui obtiennent de moins bons résultats parce que leur marge d'amélioration est inférieure.

#### 2.1.1 Calcul de la moyenne du ratio SAP sur base des performances individuelles

##### Base de référence : minutes de retard

La « Base de référence des minutes de retard » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (j) = la somme des minutes de retard EF(i) des 3 dernières années [année (j-1), année (j-2) et année (j-3)] divisée par 3
- Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (j) = la somme des minutes de retard GI/EF(i) des 3 dernières années [année (j-1), année (j-2) et année (j-3)] divisée par 3

En prenant la moyenne des minutes de retard des 3 dernières années, l'influence des années exceptionnellement bonnes et exceptionnellement mauvaises est atténuée.

##### Base de référence : train-kilomètres réalisés

La « Base de référence des trains-kilomètres » réalisés se calcule selon la formule reprise ci-après :

- Base de référence train-km EF(i) pour l'année (j) = la somme des 100 train-km EF(i) réalisés des 3 dernières années [année (j-1), année (j-2) et année (j-3)] divisée par 3

##### Calcul de la moyenne du ratio SAP

La « Moyenne du ratio SAP » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j) = 
$$\frac{\text{Base de référence minutes de retard EF(i) pour l'année (j)}}{\text{Base de référence train-km EF(i) réalisés pour l'année (j)}}$$
- Ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j) = 
$$\frac{\text{Base de référence minutes de retard GI/EF(i) pour l'année (j)}}{\text{Base de référence train-km EF(i) réalisés pour l'année (j)}}$$

#### 2.1.2 Calcul de la moyenne du ratio SAP basée sur les performances du secteur

Deux secteurs sont définis :

- HKV : trafic voyageurs national + trafic voyageurs international
- HKM : trafic marchandises

La « Moyenne du Ratio SAP du Secteur(y) » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) pour l'année (j) =  

$$\frac{\text{Somme du ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j) de toutes les EFs du secteur(y)}}{\text{Nombre d'EFs dans le Secteur(y)}}$$
- Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) pour l'année (j) =  

$$\frac{\text{Somme du ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j) de toutes les EFs du secteur(y)}}{\text{Nombre d'EFs dans le Secteur(y)}}$$

### 2.1.3 Objectif Ratio SAP

Le pourcentage d'amélioration visé est de 1 %. Ce pourcentage d'amélioration peut être révisé annuellement par l'OGSAP sur la base d'une marge d'amélioration réaliste étant elle-même basée sur les performances des années précédentes.

#### Objectif Ratio SAP EF(i)

« L'Objectif Ratio SAP EF(i) » est déterminé sur base de la performance moyenne des 3 dernières années de l'EF(i) par rapport à la performance moyenne des 3 dernières années du secteur(y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
<b>Cas 1</b>	Ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j) > Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année (j)	Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j) x (1- Pourcentage d'amélioration [%])
<b>Cas 2</b>	Ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j) ≤ Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année (j)	Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP EF(i) Moyen pour l'année (j)

#### Objectif Ratio SAP GI/EF(i)

« L'Objectif Ratio SAP GI/EF(i) » est déterminé sur base de la performance moyenne des 3 dernières années du GI/EF(i) par rapport à la performance moyenne des 3 dernières années du GI/EF du Secteur(y) auquel appartient l'EF(i) :

	Si	Alors
<b>Cas 1</b>	Ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j) > Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année (j)	Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j) x (1- Pourcentage d'amélioration [%])
<b>Cas 2</b>	Ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j) ≤ Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année (j)	Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP GI/EF(i) Moyen pour l'année (j)

### Objectif Ratio SAP des nouvelles EFs :

Dans le cas où une entreprise ferroviaire intègre l'OGSAP en cours de fonctionnement, en raison de l'absence de données historiques, l'Objectif Ratio SAP de cette nouvelle EF pour les trois premières années est calculé au moyen d'une formule réajustée. Le tableau ci-dessous montre le calcul par année:

Pour l'EF(i) :

Année	Calcul
<b>Année 1</b>	Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année 1 = Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année 1 x (1- Pourcentage d'amélioration [%])
<b>Année 2</b>	Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année 2 = $((\text{Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année 2} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 1}) / 2) \times (1 - \text{Pourcentage d'amélioration [\%]})$
<b>Année 3</b>	Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année 3 = $((\text{Ratio SAP EF Moyen du Secteur(y) de l'EF(i) pour l'année 3} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 2} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 1}) / 3) \times (1 - \text{Pourcentage d'amélioration [\%]})$

Pour le GI/EF(i) :

Année	Calcul
<b>Année 1</b>	Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année 1 = Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) pour l'année 1 x (1- Pourcentage d'amélioration [%])
<b>Année 2</b>	Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année 2 = $((\text{Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) pour l'année 2} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 1}) / 2) \times (1 - \text{Pourcentage d'amélioration [\%]})$
<b>Année 3</b>	Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année 3 = $((\text{Ratio SAP GI/EF Moyen du Secteur(y) pour l'année 3} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 2} + \text{Ratio SAP EF(i) pour l'année 1}) / 3) \times (1 - \text{Pourcentage d'amélioration [\%]})$

## 2.2 Écarts Réalisé/Objectif

« L'écart ratio SAP » reflète la mesure dans laquelle les performances de l'entreprise sont moins bonnes que son objectif.

- Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP EF(i) pour année (j) – Objectif Ratio SAP EF(i) pour année (j)
- Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) = Ratio SAP GI/EF(i) pour année (j) – Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour année (j)

Le Système d'Amélioration des Performances ne fonctionne qu'avec un « Écart ratio SAP » positif. Si l'entreprise atteint son objectif (écart Ratio SAP  $\leq 0$ ), l'écart ratio SAP sera ramené à 0.

## 3. Calcul du malus

### 3.1 Minutes facturables

Les « Minutes facturables » sont calculées sur base des formules ci-dessous :

- Minutes facturables EF(i) pour l'année (j) = Écart ratio SAP EF(i) pour l'année (j) x 100 train-kilomètres effectués par EF(i) pendant l'année (j)

- Minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (j) = Écart ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) x 100 train-kilomètres effectués par EF(i) pendant l'année (j)

### 3.2 Malus par minute

Le « Malus par minute » est un paramètre calculé annuellement par l'OGSAP.

Le système d'amélioration des performances utilise 2 mali par minute, à savoir :

- Malus par minute GI pour l'année (j)
- Malus par minute EF pour l'année (j)

L'OGSAP calcule les 2 mali par minute sur la base de :

- Montant maximal (voir point 4) ;
- Écart maximum Ratio SAP (voir point 2.2).

#### 3.2.1 Détermination de la limite de performance

« L'écart maximal acceptable » est de 10% de la valeur d'objectif:

- Écart maximum Ratio SAP EF(i) pour l'année (j) = 10% de l'Objectif Ratio SAP EF(i) pour l'année (j).
- Écart maximum Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) = 10% de l'Objectif Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j).

Cet écart peut être revu par l'OGSAP, si les analyses montrent qu'il ne convient pas.

#### 3.2.2 Calcul du malus par minute

Le « Malus par minute » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Malus par minute GI pour l'année (j) = Montant maximal du GI pour l'année (j) / Somme de (Écart maximum Ratio SAP GI/EF(i) pour l'année (j) x 100 train-kilomètres effectués par EF(i) pendant l'année (j)) de toutes les EFs
- Malus par minute EF pour l'année (j) = Somme des Montants maximaux EF(i) de toutes les EFs pour l'année (j) / Somme de (Écart maximum Ratio SAP EF(i) pour l'année (j) x 100 train-kilomètres effectués par EF(i) pendant l'année (j)) de toutes les EFs

### 3.3 Montant du Malus

Le « Montant du Malus » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Malus EF(i) pour l'année (j) = minutes facturables EF(i) pour l'année (j) x malus par minute EF pour l'année (j)
- Malus GI/EF(i) pour l'année (j) = minutes facturables GI/EF(i) pour l'année (j) x malus par minute GI pour l'année (j)

Si Malus GI/EF(i) > Malus EF(i) => Malus GI/EF(i) - Malus EF(i) = Montant pour l'année (j) que le GI verse à l'EF(i) (limité au montant maximal de GI/EF(i))

Si Malus EF(i) > Malus GI/EF(i) => Malus EF(i) - Malus GI/EF(i) = Montant pour l'année (j) que l'EF(i) verse au GI (limité au montant maximal de EF(i)).

Si le GI/EF(i) et l'EF(i) atteignent tous les deux leurs objectifs, aucun montant ne sera payé.

## 4. Détermination du Montant Maximal d'une entreprise

Le "Montant Maximal" que le GI doit payer à l'EF ou que l'EF doit payer au GI est plafonné. C'est aussi le risque financier que chaque entreprise supporte dans le système d'amélioration des performances.

Le « Montant Maximal » se calcule selon les formules reprises ci-après :

- Montant maximal du GI pour l'année (j) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (j-1)
- Montant maximal du GI/EF(i) pour l'année (j) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (j-1) x clé de répartition pour EF(i)
- Montant maximal de l'EF(i) pour l'année (j) = 0,40 % du total des redevances d'utilisation de l'infrastructure de l'année (j-1)\* x clé de répartition pour EF(i)

Avec clé de répartition pour EF(i) = train-km EF(i) pour l'année (j) / train-km toutes les EF's pour l'année(j)

## 5. Introduction progressive du levier financier

Comme il s'agit d'un nouveau système, il sera mis à l'essai pendant les premières années. Le levier financier sera progressivement augmenté pour atteindre les conditions financières convenues après 5 ans. Les 5 premières années, un rabais sur les conditions financières sera appliqué selon le tableau ci-dessous :

Année	Abattement
2020	90%
2021	90%
2022	75%
2023	50%
2024	25%

Cela permet de limiter certains imprévus ayant des conséquences financières importantes pour les entreprises.



## Partie 2 : Organisation et fonctionnement de l'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances

### 1. Rôles et missions de l'OGSAP

L'Organe de Gestion du Système d'Amélioration des Performances (OGSAP) constitue l'un des moyens privilégiés d'information, de concertation et de décision entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires sur le Système d'Amélioration des Performances.

L'OGSAP se réunit au moins 2 fois par an pour prendre toutes les décisions relatives à la mise en œuvre et à l'évolution du SAP :

- Il est force de proposition quant aux décisions relatives à l'évolution du modèle économique du SAP, qu'il valide par ailleurs (évolution des valeurs de la minute de retard, relèvement ou abaissement des plafonds de malus, ...);
- Il détermine et valide les objectifs en matière de Ratio SAP ;
- Il détermine et valide la fixation des objectifs d'amélioration des indicateurs SAP;
- Il fixe les règles en matière de diffusion de l'information.

### 2. Composition de l'OGSAP

L'Organe de Gestion SAP est composé de deux parties distinctes :

- Le gestionnaire de l'infrastructure ;
- Les entreprises ferroviaires qui souhaitent y être représentées.

Le principe général de base de l'OGSAP repose essentiellement sur une parité des votes entre les 2 parties désignées comme le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Le Service de Régulation du Transport ferroviaire joue le rôle d'arbitre en cas de désaccord entre les deux parties, et ce conformément au rôle lui ayant été attribué par le Code ferroviaire.

### 3. Formation de l'OGSAP

#### 3.1. Jusqu'à la fin de l'année 2021

Jusqu'à la fin de l'année 2021, chaque entreprise ferroviaire, peu importe son secteur, a la possibilité de participer à l'OGSAP afin de représenter elle-même les intérêts de son entreprise.

L'OGSAP est alors composé de deux parties :

- le gestionnaire de l'infrastructure ;
- les entreprises ferroviaires désirant y entrer.

Le nombre de votes attribué au gestionnaire d'infrastructure sera équivalent au nombre d'entreprises ferroviaires ayant fait part de leur volonté d'intégrer l'OGSAP.

#### 3.2. Dès l'année 2022

Dès l'année 2022, l'OGSAP peut déterminer et fixer un nombre de tr-km minimum par entreprise ou par groupe/organisation d'entreprises pour intégrer celui-ci. La composition sera celle décrite au point 2.

Ce système permet aux plus petites entreprises de former une organisation d'entreprises ferroviaires au sein de laquelle elles peuvent être représentées.

Si une organisation ferroviaire voit le jour, elle intégrera l'OGSAP si le cumul de l'ensemble des tr-km de toutes les entreprises ferroviaires y siégeant atteint le minimum de tr-km imposé par l'OGSAP.

Afin d'éviter qu'un ou plusieurs secteur(s) soi(en)t exclu(s) par la règle ci-dessus, l'OGSAP lèvera la condition d'accès si aucune entreprise ou groupe/organisation d'entreprises ne répond à la condition. L'OGSAP invitera dès lors l'entreprise ou groupe/organisation d'entreprises qui a le plus de tr-km de ce secteur. En cas de refus de celle-ci, l'OGSAP invitera la(les) entreprise(s) ou groupe/ organisation d'entreprises par ordre décroissant de tr-km.

Si aucune entreprise ou groupe/organisation d'entreprises d'un secteur particulier ne veut intégrer l'OGSAP, celui-ci fonctionnera normalement sans ce secteur et prendra les décisions pour celui-ci en « bon père de famille ».

Le nombre de votes attribué au gestionnaire d'infrastructure sera équivalent au nombre d'entreprises ferroviaires et d'organisations ferroviaires incorporant l'OGSAP.

Si aucune organisation d'entreprises ferroviaires ne voyait le jour avant l'année 2022, l'OGSAP, comme mentionné au point 4 de ce document, aura la possibilité de revoir les conditions d'accès à l'OGSAP.

#### **4. Fonctionnement / Processus de décision de l'OGSAP**

Afin que le processus de décision soit valide, il faut impérativement que la parité au niveau des votes soit respectée entre les 2 parties qui sont le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Le processus de décision s'articule sur les points suivants :

- Tout point soumis à une décision doit faire l'objet d'un vote ;
- Chaque partie a un nombre égal de votes ;
- Chaque partie a un poids d'une valeur de 1 ;
- Chaque partie recueille une position unique au sein même de sa partie.

⇒ Dès le moment où les 2 parties, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, ont recueilli leur position au sein de leur partie, elles peuvent passer au vote.

Infrabel procédera à un vote de majorité au sein de sa partie.

Les entreprises ferroviaires sont libres de déterminer elles-mêmes le processus de décision au sein même de leur partie.

Afin que l'ensemble des acteurs au sein de l'OGSAP ait une base de travail solide lors des assemblées, Infrabel propose de fonctionner suivant le modèle décisionnel à majorité dynamique développé ci-dessous.

##### **Modèle décisionnel à majorité dynamique :**

En l'absence d'unanimité, le principe de la majorité dynamique s'applique.

Le point de départ du principe de majorité dynamique est qu'aucune entreprise n'est discriminée au sein du processus décisionnel.

A cet égard, on utilise le concept de blocs de secteur. Un bloc de secteur rassemble toutes les entreprises d'un même secteur, chaque bloc de secteur disposant d'une voix.

Les blocs de secteur sont répartis en 3 niveaux d'arbitrage :

- Les blocs de secteur primaires sont « Gestionnaire de l'infrastructure » et « Entreprise ferroviaire »;
- Le bloc de secteur « Entreprise ferroviaire » peut ensuite être scindé en blocs de secteur secondaires « Transport de marchandises » et « Transport de voyageurs »;
- Le bloc de secteur « Transport de Voyageurs » est enfin divisé en blocs de secteur tertiaires « Transport National de Voyageurs » et « Transport International de Voyageurs ».



Un point de discussion qui est traité à un certain niveau d'arbitrage ne peut être arbitré à ce niveau que si la médiation au niveau d'arbitrage inférieur a déjà eu lieu.

En d'autres termes, si un point de discussion entre les blocs de secteur « gestionnaire de l'infrastructure » et « entreprises ferroviaires » doit faire l'objet d'une médiation, il faut un accord préalable entre les blocs de secteur du niveau tertiaire (trafic voyageurs national et trafic voyageurs international) et les blocs de secteur du niveau secondaire (entreprises ferroviaires transport de voyageurs et entreprises ferroviaires transport de marchandises).

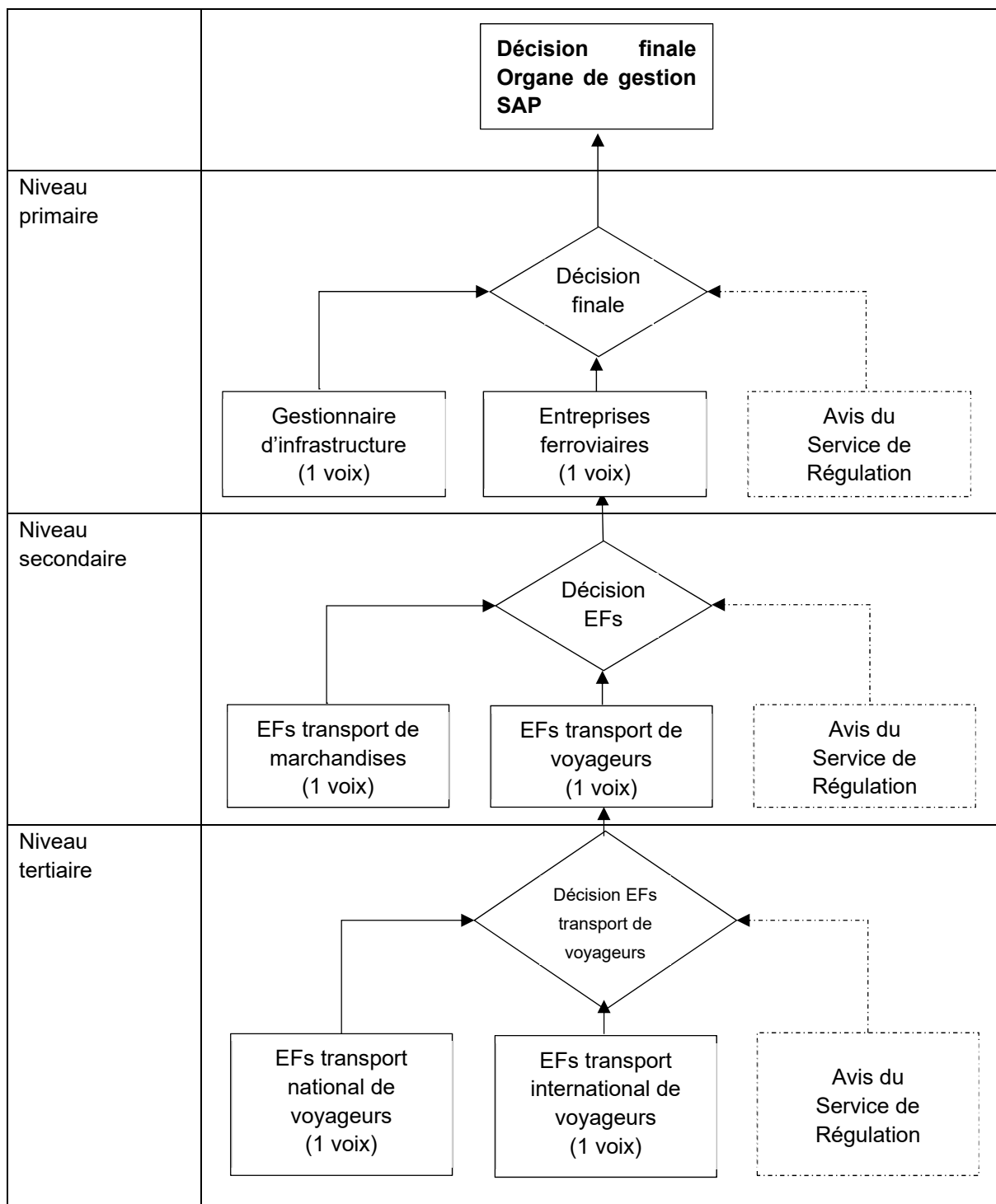
Chaque niveau d'arbitrage comporte 2 blocs de secteur qui disposent chacun d'une voix. Si aucun accord n'est trouvé entre les deux blocs de secteur, il y a un risque de blocage.

Afin d'éviter que ce blocage n'empêche la prise d'une décision, l'OGSAP demandera en cas d'une impasse le conseil du Service de Régulation :

1. L'OGSAP demande d'abord, par écrit, un avis non contraignant au Service de Régulation (conformément à l'article 62 § 2 du Code ferroviaire).
2. Si cet avis ne mène pas à une solution, le GI ou une EF faisant partie de l'OGSAP soumet une demande de règlement administratif du litige auprès du Service de Régulation. Le Service de Régulation rendra une décision contraignante (conformément à l'article 62 § 4, 3° du Code ferroviaire).

Ce qui précède est sans préjudice de l'article 62, §5, 3° du Code ferroviaire.

L'illustration ci-dessous représente un graphique des différents niveaux :



L'OGSAP aura la possibilité de revoir l'entièreté des règles mises en vigueur dans ce document. Cela permettra à l'OGSAP d'avoir un caractère évolutif et correcteur si le besoin se faisait sentir.

## 5. Désignation des membres

Chaque entreprise ferroviaire et/ou organisation d'entreprises ferroviaires désignera un représentant titulaire ainsi qu'un suppléant afin de la représenter à l'OGSAP.

Un représentant titulaire au sein du gestionnaire de l'infrastructure peut être représentant de plusieurs votes au sein de sa partie. Cette mesure est mise en place afin de limiter le nombre de membres à mettre à disposition de l'OGSAP par le gestionnaire de l'infrastructure.

Si le représentant titulaire ne peut participer à l'OGSAP, son suppléant le remplacera. Si un représentant titulaire ou son suppléant n'est pas présent lors d'une assemblée de l'OGSAP, son vote sera considéré comme nul et ne sera pas pris en compte sauf en cas d'absence justifiée.

En cas d'absence justifiée d'un représentant titulaire ou de son suppléant, celui-peut donner procuration un autre membre titulaire de la même partie (GI ou EF) que lui afin que celui-ci représente ses intérêts. Une copie de la procuration doit être envoyée au Secrétariat Général avant l'assemblée générale, sous peine d'être non valide.

Les personnes supplémentaires appelées à siéger pour consultation apposent également leur signature sur la feuille de présence. Ceux-ci n'ont en aucun droit la possibilité de voter, leur présence reste consultative.

## 6. Secrétariat Général

### 6.1 Rôle

Le secrétariat général de l'OGSAP est assuré par une cellule au sein du gestionnaire d'infrastructure. Ce secrétariat général s'occupe de l'ensemble de l'organisation de l'OGSAP.

### 6.2 Missions

Ses missions sont les suivantes :

- Il fixe l'ordre du jour pour chacune des réunions de l'OGSAP, sur proposition des membres de celui-ci ;
- Il prépare les dossiers nécessaires au bon déroulement des réunions ;
- Il convoque et anime les sous-groupes de travail (cfr point 7) ;
- Il s'assure de la production en qualité des indicateurs SAP (ex : Trains supprimés) et de leurs analyses ;
- Il est responsable de l'élaboration des comptes rendus suite à la tenue des réunions de l'OGSAP ;
- Il est responsable de la rédaction du rapport annuel d'activité de l'OGSAP.

## 7. Sous-groupe de travail

Sur demande de l'OGSAP, sur des sujets particuliers, le secrétariat général peut proposer des sous-groupes de travail de manière à analyser/traiter certains sujets particuliers en amont de l'OGSAP.

L'OGSAP valide ces sous-groupes de travail ainsi que leur organisation (composition, sujet traité, ...).

## 8. Convocation

Les membres titulaires de l'OGSAP sont convoqués par le Secrétariat Général par une invitation écrite ou électronique.

L'ordre du jour prévisionnel, comportant l'ensemble des documents utiles à l'assemblée, sera envoyé par courrier électronique.

## **9. Ordre du jour et procès-verbal de réunion**

L'ordre du jour est arrêté par le Secrétariat Général sur base des tâches devant être traitées par l'OGSAP.

Tout membre de l'OGSAP qui souhaite inscrire un point à l'ordre du jour doit transmettre sa proposition au Secrétariat Général pour instruction au moins 1 mois avant l'assemblée.

Chaque assemblée de l'OGSAP fait l'objet d'un procès-verbal établi par le Secrétariat Général.

Ce procès-verbal est transmis pour accord à chacun des membres présents. Cet accord est réputé acquis à défaut d'observation de la part de ceux-ci dans un délai de 15 jours après la date d'envoi du projet de procès-verbal.

Dans un délai maximum d'un mois après la date de l'assemblée, le procès-verbal définitif est adressé aux membres du comité.

## **10. Communication**

Chaque année, le Secrétariat Général établit un rapport d'activité transmis à tous les membres de l'OGSAP.

Ce rapport est ensuite communiqué aux différentes entreprises ferroviaires ainsi qu'au SPF Mobilité et Transports.

## **11. Obligation de discrétion et secret des délibérations**

Chaque membre ou invité participant aux assemblées de l'OGSAP est soumis à l'obligation de discrétion pour l'ensemble des documents et renseignements dont il reçoit communication ainsi que sur la teneur des débats.

Les membres de l'OGSAP sont tenus au secret des délibérations.