

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 FEBRUARI 2010

Namiddag

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 24 FEVRIER 2010

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 15.39 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

De **voorzitter**: Ik ben zo vrij erop te wijzen dat, als de heer Schouppe nog niet voor onze commissie verschenen is, dat komt omdat mevrouw Vervotte de minister is die de overheidsbedrijven onder haar bevoegdheden heeft.

Zo nodig, als er een onderzoekscommissie komt, zal de heer Schouppe opgeroepen worden, niet in het kader van zijn opdracht als staatssecretaris van Mobiliteit, maar in het kader van andere functies die hij eerder zou hebben uitgeoefend.

Naar aanleiding van de hoorzittingen van maandag werd op een reeks punten die vervat waren in de vragen die u ingediend had, een antwoord gegeven. Ik laat het aan de wijsheid en de beoordeling van de leden van de commissie over om eventueel de tekst van hun vraag te herzien om een antwoord te krijgen op punten die maandag misschien niet werden uiteengezet.

De Conferentie van voorzitters van vanochtend is overeengekomen een punt op de agenda van de plenaire zitting van morgen te plaatsen met betrekking tot voorstellen voor het instellen van een bijzondere commissie – of onderzoekscommissie – die belast zou zijn met het onderzoeken van de veiligheidsomstandigheden van het spoor in België naar aanleiding van het dramatisch ongeval dat zich op 15 februari jongstleden in Buizingen heeft voorgedaan. Ik denk dat er eensgezindheid bestaat binnen de fracties om de werken van die commissie af te ronden binnen een termijn van vier maanden, wat ons bij het einde van het parlementaire zittingsjaar brengt voor de evaluatie en het opstellen van de aanbevelingen.

Gerolf Annemans (VB): Onze fractie ermee kan ermee leven dat de ministers Schouppe en Reynders hier vandaag niet verschijnen, aangezien wij hen beiden in een parlementaire onderzoekscommissie zullen terugzien of, in het slechtste geval, in een bijzondere commissie.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing in Buizingen" (nr. 19612)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinincident in Buizingen" (nr. 19616)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het treinincident in Buizingen" (nr. 19617)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp in Buizingen (Halle)" (nr. 19623)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp in Buizingen" (nr. 19642)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de staking van de treinbestuurders" (nr. 19651)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval te Halle" (nr. 19652 - nr. 19662)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsinvesteringen bij de NMBS" (nr. 19658)
- de heer David Geerts aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinbotsing in Buizingen op 15 februari 2010" (nr. 19659)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsinspanningen op het Belgische spoorwegnet" (nr. 19661)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de investeringen die de jongste jaren door de NMBS werden gedaan" (nr. 19670)
- de heer Olivier Destrebecq aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de installatie van een beveiligingssysteem op de goederentreinen" (nr. 19675)
- mevrouw Juliette Boulet aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval te Halle" (nr. 19683)
- mevrouw Jacqueline Galant aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheidsproblemen op het NMBS-net" (nr. 19689)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de beveiliging van het spoor en de onrustwekkende toename van het aantal keren dat een rood licht werd genegeerd" (nr. 19696)
- mevrouw Camille Dieu aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tewerkstellingsbeleid van de NMBS-groep na de ramp van 15 februari" (nr. 19697)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tragisch treinongeval van 15 februari" (nr. 19698)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het tragisch treinongeval van 15 februari en de vragen die verband houden met de beveiliging van het spoor en de kredieten die hiervoor werden uitgetrokken" (nr. 19699)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het opzetten van een psychologische begeleiding voor het personeel van de NMBS-groep" (nr. 19700)
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de treinramp te Halle" (nr. 19701)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problematiek van de treinbestuurders" (nr. 19704)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de problematiek van de veiligheid van de treinen en de budgettaire heroriënteringen bij de NMBS" (nr. 19705)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de wijziging in de urgentie van de investeringsprogramma's van de NMBS" (nr. 19706)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de veiligheid op het Belgische spoorwegnet" (nr. 19711)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het ongeval van Buizingen en de lering die eruit kan worden getrokken m.b.t. de arbeidsvoorwaarden en het personeelsbeheer" (nr. 19720)
- de heer David Lavaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de tragedie van Buizingen" (nr. 19733)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het treinongeval van Buizingen" (nr. 19734)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het treinongeval van Buizingen" (nr. 19735)

01.01 Michel Doomst (CD&V): De streek van Halle werd al voor de vierde keer met een treinongeluk geconfronteerd. In 1929 vielen er 11 doden, in 1982 vielen er 25 gewonden, bij een incident in 1985 vielen 8 gewonden en nu vielen er 18 dodelijke slachtoffers. De ongerustheid groeit dus: is Buizingen geen zwart punt? Is dit delicate knooppunt voldoende technisch omkaderd en beveiligd? We vermoeden dat het hoog op de prioriteitenlijst staat. Wanneer mogen we hier stappen vooruit verwachten? Wat is de invloed op het uit te bouwen Gewestelijk Express Net? Dat GEN maakt dit knooppunt rond Brussel immers nog gevoeliger.

01.02 Bruno Stevenheydens (VB): In 1987 werd beslist af te zien van de verdere invoering van het noodstopstelsel TBL/1. Wat was daarvoor de reden en wie draagt daar de verantwoordelijkheid voor? Etienne Schouppe had toen de leiding over de NMBS en Herman De Croo was de bevoegde minister. Maandag kwamen er echter geen antwoorden.

De beslissing van 1987 is dramatisch. De minister heeft maandag gezegd dat als de implementatie van TBL/1 in de jaren 80 zou zijn doorgezet, ons land op het vlak van treinbeveiliging vergelijkbaar zou zijn met Nederland en Frankrijk. Dan hadden de treinrampen in Pécrot in 2001 en in Buizingen vorige week zich niet kunnen voordoen. Daarom wil onze fractie de verantwoordelijken uit die periode horen over hun noodlottige beslissing.

De **voorzitter:** Ik verzoek alle leden enkel de vragen te herhalen die maandag niet beantwoord werden.

01.03 Bruno Stevenheydens (VB): De voorzitter heeft maandag zelf voorgesteld dat wij vandaag voort zouden werken. Ik wil daarom nu repliceren op de antwoorden van maandag en nieuwe vragen stellen. Ik wil weten waarom men in 1987 de beslissing nam om het noodremsstelsel niet meer te implementeren.

01.04 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Dat was niet de afspraak.

01.05 Bruno Stevenheydens (VB): Het spreekt toch vanzelf dat wij nieuwe vragen moeten kunnen stellen in repletie op de uiteenzettingen. Op zaken die onvoldoende zijn toegelicht, moeten we kunnen doorgraven.

De **voorzitter:** Mijnheer Stevenheydens, als men u vandaag zou volgen, moeten we noch een onderzoekscommissie noch een bijzondere commissie oprichten.

01.06 Bruno Stevenheydens (VB): Maandag heeft de voorzitter de agenda zelf omgegooid. Ik wil nu nieuwe vragen stellen naar aanleiding van sommige zwarte gaten in de uiteenzettingen. Het is toch normaal dat wij naar de kern willen gaan: waar werd er geblunderd?

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Vandaag is geen verlenging van de hoorzitting, vandaag gaat het specifiek over de mondelinge vragen. Morgen wordt er een bijzondere of onderzoekscommissie opgericht, dus is het vandaag niet het ogenblik om daarop vooruit te lopen.

01.08 David Lavaux (cdH): Men kan de minister niet vragen te antwoorden op vragen waarvoor wij vier maanden een antwoord zullen zoeken. Ze zijn relevant maar dat is de taak van de toekomstige commissie.

01.09 Bruno Stevenheydens (VB): De beslissing over de aard van de commissie moet morgen nog genomen worden, maar in feite is ze al genomen. We mogen dus vandaag duidelijk niet over de kern van de zaak debatteren.

De **voorzitter:** Mijnheer Stevenheydens, ik vraag u voor de laatste keer u te houden aan de gestelde vragen. We zullen mogen spreken over de voorstellen tot oprichting van een onderzoekscommissie of een bijzondere commissie. Als u wil, kan u amendementen indienen over de verantwoordelijkheid. Vandaag beperken wij ons tot de ingediende vragen met betrekking tot de ramp te Halle.

Het voorstel wordt bij zitten en opstaan aangenomen.

01.10 Bruno Stevenheydens (VB): Ik wil weten waar men de voorbije kwarteeuw steken heeft laten vallen. En wie heeft dat gedaan: ministers, NMBS-verantwoordelijken? Wij willen daar volledige klaarheid over. De voorbije decennia heeft men nooit lessen uit ongevallen getrokken en nu wil men veiligheidssystemen versneld implementeren. Waarom trekt men die voor de hand liggende conclusie nu pas? Een onderzoekscommissie moet de onderste steen naar boven halen. Misschien moet de heer Schouppe ondertussen tijdelijk een stap opzij zetten als staatssecretaris.

01.11 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): De interventies van de gedelegeerd-bestuurders over de

werkomstandigheden hebben mij eigenlijk ontgoocheld. Ze gaven de indruk zich in zekerheden te wentelen, zonder het huidige beleid ter discussie te stellen. Welke maatregelen komen er om die werkdruk voor het rijdend personeel te objectiveren? Wat komt er om de situatie beter te objectiveren? De omstandigheden waarin de reeksen moeten worden uitgevoerd, laten weinig ruimte voor pauzes en rust. Het is ongetwijfeld op dat punt dat men een verband moet leggen tussen de kwesties stiptheid en veiligheid.

Ten tweede, wat denkt u over de evolutie van de onderhandelingen betreffende de tenuitvoerlegging van een degelijk automatisch remsysteem? Wat staat een versnelde realisatie van het programma in de weg? Hoe kan men die hinderpalen uit de weg ruimen?

Het derde element betreft het wervings- en selectiebeleid. Welke samenwerkingsverbanden bestaan er momenteel of kunnen er morgen bestaan tussen de NMBS en de organismen voor opleiding, de onderwijsinstellingen, om de werving van gekwalificeerd personeel te bevorderen? Beschikt men vandaag over objectieve elementen met betrekking tot het personeelstekort bij de NMBS? Ten slotte, beschikken we over een eerste evaluatie van de crisiscommunicatie naar de gebruikers toe en wat is uw evaluatie van die communicatie?

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn vragen hebben maandag grotendeels een antwoord. Ik wacht met de rest op de morgen op te richten commissie. Daarom trek ik mijn vraag in.

01.13 Valérie De Bue (MR): Ik had drie vragen ingediend over het crisisbeheer, de arbeidsvoorwaarden en de veiligheidsinvesteringen, en ten slotte over de begrotingsprioriteiten. De arbeidsvoorwaarden zullen we verder behandelen in de bijzondere commissie, waar we de vakbonden, de werknemers en de mensen in het veld zullen kunnen horen.

Heeft men op het vlak van crisisbeheer en psychologische begeleiding al lering kunnen trekken uit de maatregelen die op de dag van de tragedie werden getroffen? Het gros van het werk zal de komende dagen in onze commissie worden voortgezet.

01.14 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Vele antwoorden hebben we al gekregen. Er blijven nog vragen over, maar die zullen we dus elders kunnen stellen.

Eén ding wil ik nu toch vragen. TBL1+ zal operationeel worden in 2013 of misschien vroeger. Veel seinoverschrijdingen zijn het gevolg van verstrooidheid en memorisatieproblemen. Zou het niet wenselijk zijn om, in afwachting van TBL1+, voor 2013 al Memorsystemen op diverse stuurposten te installeren?

01.15 Olivier Destrebecq (MR): De concurrerende goederentreinen van de treinen van de NMBS kunnen, gedurende op zijn minst nog vier jaar, niet worden uitgerust met automatische remsystemen in de buurt van een rood licht. Vandaar het risico op een noodlottige situatie. Indien de NMBS zelf niet het recht heeft om een dergelijke uitrusting op te leggen aan haar concurrenten, kan de regering dat dan niet doen, gelet op haar veiligheidsplicht?

Sommige treinbestuurders verklaren dat de NMBS geen overleg meer pleegt over de plaatsing van stopsignalen terwijl dat vroeger wel gebeurde. Nu worden ze soms op slecht zichtbare plekken geplaatst of zijn ze zelfs ronduit onzichtbaar. Hoe staat het met dat overleg met de treinbestuurders?

01.16 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Met veertien van de negentien dodelijke slachtoffers heeft het ongeval in Halle mijn regio, de Borinage, bijzonder hard getroffen. Er hebben zich andere ongevallen voorgedaan, op 19 november in Bergen, en drie weken geleden op de lijn richting Charleroi.

De treinbestuurders hebben al van zich laten horen met werkonderbrekingen en een open brief om uw aandacht te vestigen op hun werkomstandigheden en het gebrek aan technische ondersteuning. Zij zijn, naar hun zeggen, niet meer in staat de veiligheid van de reizigers te waarborgen. In mijn betoog op 18 januari en in de motie die op 4 februari door de plenaire vergadering verworpen werd, had ik die ongerustheid kenbaar gemaakt.

Zijn de conclusies van het onderzoek met betrekking tot het ongeval van 19 november al gekend? Kan er

een verband gelegd worden met de ramp van Buizingen? Weigert u ervan uit te gaan dat de werkomstandigheden van de treinbestuurders een impact kunnen hebben op de veiligheid van de gebruikers? Is het geen tijd om alle investeringen van de NMBS in haar drie componenten te opnieuw te bekijken en voorrang te verlenen aan de veiligheid?

01.17 Jacqueline Galant (MR): De pendelaar wil comfortabele, stipt en frequent rijdende en veilige treinen. De reizigers brengen meer tijd in de trein door dan in de stations waar helemaal geen overdaad aan luxe nodig is, zij moeten gewoon functioneel, netjes en veilig zijn. Er zijn heel veel kleine stations in Henegouwen, meer dan zeventig van die stations wachten op investeringen voor de veiligheid of parkings. Voor die kleine stationnetjes wordt nooit een inspanning gedaan, in weerwil van het feit dat er veel pendelaars komen.

Mijn tweede bedenking betreft het dragen van de gordel in de treinen. Tien jaar geleden hadden inwoners van mijn gemeente een busongeval in Orléans. Destijds waren er geen gordels in de bussen. Mevrouw Durant, die toen minister was, heeft het dragen van gordels in alle bussen verkregen. Is het niet mogelijk er ook onze treinen mee uit te rusten? Mochten er gordels geweest zijn, zouden er misschien minder ernstig gewonden zijn, want velen onder hen werden van hun plaats geslingerd bij de botsing en door hun val verwond.

Ten slotte is er een probleem met de informatie geweest. Families hebben uren gewacht op nieuws van hun naastbestaanden. Er is ook verwarring geweest met naamgenoten. In onze streek waren er twee "Sébastien Lefèvre" en aan een van de families werd meegedeeld dat hun overleden zoon in leven was.

Sommige families zijn echt gechoqueerd, en razend op de NMBS. Het slachtoffer uit mijn gemeente werkte op de dienst Communicatie van de NMBS. Zijn zus heeft me vanmorgen gevraagd dat de op te richten bijzondere commissie zich niet zou verliezen in louter technische beschouwingen die alleen voor ingewijden begrijpelijk zijn, maar ook aandacht zou hebben voor het menselijke aspect. Denk tijdens uw debatten ook eens aan de nabestaanden van de slachtoffers! We moeten lering trekken uit de fouten van het verleden, zodat ze kunnen worden voorkomen in de toekomst. Zo niet zal deze treinramp niet de laatste zijn.

Ten slotte zou ik willen vragen of er in die bijzondere commissie ook vertegenwoordigers van de slachtoffers zouden kunnen zetelen.

01.18 Camille Dieu (PS): Ik heb twee vragen. De eerste betreft de onrustwekkende toename van het aantal seinoverschrijdingen. Maandag hebben we technische informatie gekregen met betrekking tot de noodzakelijke ontwikkeling van automatische remsystemen. Ook de menselijke factor werd even aangekaart, maar we moesten zelf vragen stellen over de aantasting van de zogenaamd "niet-productieve" werktijd. Zo heeft een treinbestuurder die het traject Bergen-Brussel en vervolgens Brussel-Antwerpen doet slechts een half uur pauze alvorens hij op een ander spoor een locomotief moet gaan verplaatsen.

Onderschrijft u het voorstel om betrouwbare statistieken bij te houden over die aantasting van de arbeidsomstandigheden van de spoormannen? Dit gezegd zijnde, houdt het feit dat de treinbestuurders onvoldoende pauzes hebben en dat hun concentratie vermindert wellicht ook verband met een personeelstekort.

01.19 Camille Dieu (PS): In 2007 ging de NMBS met een grote rekruteringscampagne van start. We hoorden de CEO's zeggen dat het moeilijk is om gekwalificeerd personeel te vinden. Maandag wezen we al op de noodzaak om ons spoornet versneld uit te rusten met het veelbesproken automatische remsysteem. Bent u er, in het licht van de moeilijkheid om geschikt personeel aan te trekken, voor gewonnen om meteen een nieuwe rekruteringscampagne op te starten? In de loop van de tien volgende jaren vertrekt de helft van het personeel immers met pensioen.

De **voorzitter:** Vragen nr. 19698 en nr. 19699 van mevrouw Musin worden ingetrokken.

01.19 Linda Musin (PS): Hoe staat het met de cel voor psychologische bijstand naar aanleiding van het drama dat zich voordeed in Buizingen? Hoe werkt die cel? Beschikken de NMBS en Infrabel over een vaste dienst voor psychologische bijstand? Hoe werkt die dienst, in voorkomend geval, vandaag en hoe zal hij in dit geval optreden?

01.20 Éric Thiébaud (PS): Veertien slachtoffers zijn afkomstig uit onze regio. De emoties laaien hoog op.

Momenteel wordt de lijn niet al te best beheerd. Er zijn minder treinen beschikbaar en ze zijn te klein. De pendelaars nemen de trein met een bang hartje. Sommigen durven niet plaatsnemen in de eerste wagon.

Wat ons zorgen baart, afgezien van de noodzaak om de nieuwe remsystemen versneld te installeren, is de vaststelling dat de treinen jarenlang gereden hebben zonder dat er zich al te veel ongevallen voordeden, terwijl ze niet met die systemen waren uitgerust. Plots neemt het aantal ongevallen echter toe. Er rijzen dan ook vraagtekens in dat verband.

Ik kom terug op het antwoord dat werd verstrekt met betrekking tot de oorzaken van de ontsporing in Bergen in november 2009. De heer Schouppe verklaarde dat het veiligheidssysteem Krokodil niet had gewerkt. Ik vraag me af of het om een alleenstaand geval gaat. Functioneert dat Krokodilsysteem overal? Hoe wordt de betrouwbaarheid van de huidige systemen ingeschat? Worden zij op regelmatige tijdstippen doorgelicht? Maandag jongstleden heb ik geen antwoorden gekregen. Kan u mij geruststellen met betrekking tot het onderhoud van de huidige signalisatie bij de NMBS?

01.21 Jean-Jacques Flahaux (MR): De bijzondere commissie zal zich zeker tot taak stellen de investeringsprogramma's van de drie ondernemingen die vroeger de NMBS vormden, dringend bij te sturen. Ook daarbij moet de veiligheid primeren. De treinbestuurders hechten waarde aan de oefeningen met de simulatoren en de jaarlijkse opleidingen. De psychosociale belasting is echter een probleem. Ten eerste omdat het aantal treinbestuurders werd teruggeschroefd. Er dient gepreciseerd te worden dat de behoeften vervuld moeten worden met minder betrekkingen. Voor dezelfde dienstverlening moet er een groter beroep op de treinbestuurders gedaan worden, met als gevolg dat ze meer uren draaien, minder pauzes hebben, meer onder stress staan, vermoeider en dus minder efficiënt zijn.

De bijzondere commissie zou zich tevens moeten buigen over de kwestie van de kilometerpremie.

Het zijn echter niet noodzakelijk de kilometers die een aanwijzing zijn van hoe zwaar het werk is maar wel het aantal haltes. De jongeren hebben dus de neiging hun overplaatsing aan te vragen naar andere depots dan die rond Brussel dat het hoogste aantal haltes kent. Men vindt dus altijd beginnelingen in de depots waar men precies behoefte heeft aan meer ervaren treinbestuurders. Ik hoop dat we niet zullen moeten wachten op het afronden van de studie over stress om maatregelen te nemen voor de locomotiefbestuurders.

Overigens werd sedert het ongeval een hele reeks gebreken vastgesteld met betrekking tot de betrouwbaarheid van het netwerk. Ten slotte moet het communicatiebeleid voor de toekomst worden herzien.

01.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Onze partij organiseert in westelijk Waals-Brabant een keer per jaar een evenement om de treingebruikers te bedanken. Wij waren bij die gelegenheid in het station van Tubeke op de vrijdag vóór het ongeval met heel veel aanwezig dit jaar. De uitspraken over de slechte staat van de lijn logen er niet om.

Ik kan enkel bevestigen wat verscheidene Henegouwse collega's hebben gezegd over het compleet verouderde rollend materieel dat op die lijn wordt ingezet. De reizigers vinden zeer vaak geen zitplaats.

Voorts is er de kwestie van het personeelsmanagement, de arbeidsomstandigheden en de opleiding van het personeel. We vonden het allemaal frustrerend dat de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS zo licht over dat probleem heen liepen.

Maandag werd er naar verluidt gezegd dat de personeelsformatie voor de treinbestuurders vorig jaar volledig bezet was, maar volgens mijn bronnen zijn er 15 tot 20 procent bestuurders te weinig. Het aantal treinbestuurders vormt duidelijk een probleem.

Ik was ook erg onder de indruk van de cijfers met betrekking tot de aanwervingen: van alle ingeschreven kandidaten wordt uiteindelijk slechts 4,2 procent geselecteerd. De selectievoorwaarden moeten absoluut wat efficiënter worden.

01.23 David Lavaux (cdH): Kunt u ons nieuwe gegevens bezorgen? Kunt u ons meer informatie erschaffen

over de situatie van de voorbije dagen, waarin heel wat treinen werden afgeschaft en de capaciteit van de treinen werd verminderd?

De **voorzitter**: Vraag nr. 19734 van mevrouw Tasiaux-De Neys wordt ingetrokken.

01.24 Isabelle Tasiaux-De Neys (cdH): De bestuurders gingen uitgebreid in op de moeilijkheden waarmee de invoering van de verschillende veiligheidssystemen gepaard ging. Wat is de toestand vandaag? Waarom werden de middelen voor de veiligheidsuitrustingen sinds 2005 slechts ten dele aangewend? Wat zijn de prioriteiten voor morgen? Zal het investeringscomité zijn plan 2008-2012 herzien om de veiligheid te verbeteren? Bent u bereid om voorrang te geven aan de veiligheid, ook wanneer zulks betekent dat er treinen moeten worden geschrapt en sommige lijnen en stations tijdelijk dicht moeten?

Zouden we de prioriteiten niet moeten herdefiniëren en de verdeelsleutel in het investeringsplan niet moeten wijzigen? Voor de vrachtwagenchauffeurs bestaat er al een wetgeving inzake veiligheid. Zal u naar analogie daarvan een wetgevend initiatief nemen om de veiligheid op het spoor te regelen? Overweegt u scorecards voor het risicomanagement te ontwikkelen?

Klopt het dat uit een nog niet gepubliceerd onderzoek van de NMBS blijkt dat de treinbestuurders onder tijdsdruk staan? Waarom werd dat onderzoek nog niet gepubliceerd? Zouden de wervingsprocedures niet moeten worden herzien?

Ik stel me ook vragen bij het feit dat er steeds meer contractuelen en consultants bij de NMBS opduiken. Zou het niet aangewezen zijn om twee onafhankelijke audits te bestellen, een over de arbeidsomstandigheden van het spoorweg- en het veiligheidspersoneel, en een tweede over de modaliteiten van het wervingsbeleid?

01.25 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Ik heb maandag gepoogd om op zo gedetailleerd mogelijk te antwoorden op basis van de dan beschikbare informatie. Ik betreur zeer dat een lid de regeling van de werkzaamheden niet heeft gevolgd en daardoor de indruk wil wekken dat ik bepaalde vragen niet wil beantwoorden. Ik wil geen enkele vraag uit de weg gaan, maar men moet op een voorbereide manier kunnen antwoorden.

Vanuit Halle vertrok een eerste trein Quiévrain-Brussel-Luik in de richting van Brussel. De stoptrein Leuven-'s Gravenbrakel kwam uit een andere richting en was net vertrokken uit de stopplaats Buizingen. Aan een wissel reden de twee treinen elkaar zijdelings aan. Het gerechtelijk onderzoek naar de precieze omstandigheden loopt nog.

De plaats van het ongeval is een belangrijk knooppunt en daarom uitgerust met de 'krokodil' en het TBL1+ veiligheidssysteem dat de noodrem in werking zou stellen vanaf 300 meter voor het rood sein. De treinen waren niet uitgerust met TBL1+ waardoor het systeem niet functioneerde. Het betrokken sein werd daar echter nooit eerder overschreden.

De voorlopige balans is 19 dodelijke slachtoffers en 174 gekwetsten, waarvan 10 ernstig. Psychologische ondersteuning was beschikbaar zowel ter plaatse als bij het provinciaal coördinatiecomité psychologen van de NMBS Group.

(Frans) De personeelsleden-slachtoffers van het ongeval en degenen die meegewerkt hebben aan de hulpverlening kunnen nog een beroep doen op de *Corporate Prevention Services* van de NMBS-Holding om psychologische steun te krijgen.

De naastbestaanden van de overledenen en zwaar gewonden krijgen ook omkadering. Het past in deze omstandigheden hulde te brengen aan de talrijke hulpverleners evenals aan de vele spoor mannen en - vrouwen die heel veel van zichzelf gegeven hebben.

Het onderzoeksorganisme betreffende de spoorwegongevallen en -incidenten heeft zijn onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval geopend. Momenteel beschikt het organisme over slechts twee deskundigen. Voor het onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval in Buizingen, zal ter versterking

een beroep worden gedaan op externe deskundigen.

Zodra de conclusies van het gerechtelijk onderzoek en die van het onderzoeksorganisme bekend zijn, zullen we er de politieke gevolgen uit trekken.

Het plan voor crisiscommunicatie heeft behoorlijk gewerkt.

(Nederlands) Er zijn ook duidelijke taakverdelingen. In het geval van een provinciaal crisisplan neemt de gouverneur de communicatie in handen. Ook het parket doet dat. Wij hebben dit heel duidelijk moeten maken aan de mensen die de NMBS en Infrabel contacteerden, wat dan op enig onbegrip stuitte. Hetzelfde geldt voor het niveau van het parket en de onderzoeksrechter.

(Frans) De NMBS heeft echter informatie verstrekt via haar internetsite. Crisisploegen waren op de perrons en nabij de bussen aanwezig om de reizigersstroom te organiseren. De openingsuren van de loketten werden verlengd. Alle beschikbare communicatiemiddelen werden benut om de reizigers in te lichten en gerust te stellen.

(Nederlands) Tussen september 2007 en eind 2007 werd een aantal seinen uitgerust met de TBL1+ op een testsite nabij Brussel-Zuid.

Terwijl de homologatieprocedure liep, werd vanaf juli 2008 gestart met een installatie op de andere lijnen, maar zonder een indienststelling. Na de homologatie op 19 januari 2009 kon dan meteen een aantal seinen in dienst worden gesteld, respectievelijk 179, 159, 14 en 279 seinen voor de vier kwartalen van 2009, hetzij een totaal van 631 seinen met TBL1+ eind 2009, wat een risicodekking geeft van 24 procent. Eind 2010 zal de risicodekking 40 procent en eind 2013 80 procent bedragen door de uitrusting van 4.200 seinen.

Voor het aantal uitgeruste krachtvoertuigen is de planning 328 tractievoertuigen tegen eind 2010 of 22,4 procent, 594 tractievoertuigen eind 2011 of 40,5 procent, 1.158 krachtvoertuigen eind 2012 of 79 procent, en 1.465 krachtvoertuigen tegen eind 2013 of 100 procent.

Ik heb Infrabel en de NMBS inderdaad formeel gevraagd of de uitrol kan worden versneld, maar dat wordt momenteel bekeken door de technici. Daartoe moet sowieso wel een aantal financiële en logistieke randvoorwaarden worden vervuld

Coördinatie is nu belangrijk en dat is de uitdaging. Met de tijdelijke sluiting van Brussel-Zuid kan men al heel wat ondernemen, maar het materiaal moet wel volgen.

De oudere voertuigen zullen niet allemaal in de planning opgenomen worden. Het is namelijk de bedoeling om de oude voertuigen van het net te halen wanneer de nieuwe voertuigen komen in 2012 en 2013. Het zou niet goed zijn om dergelijke investeringen te doen voor één jaar. Maar ook dat zullen wij opnieuw bekijken. Alle nieuwe treinen zijn met het systeem uitgerust.

(Frans) Voor de goederentreinen zijn er geen specifieke slots. Tijdens de spitsuren zijn de sporen en de slots wel veeleer voorbehouden aan de reizigerstreinen.

Wat de seingeving voor de infrastructuur en het rollend materieel betreft, voorzien de technische regels die door Europa zijn vastgelegd, in grond- en boordsystemen bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn of de ingebruikneming van nieuw rollend materieel of bij aanpassingen ervan.

Momenteel kan het besturingshulpsysteem TBL1+ alleen op vrijwillige basis door de spoorwegondernemingen worden ingevoerd. De privéspoorwegbedrijven die daaromtrent werden gehoord, hebben te kennen gegeven dat ze liever rechtstreeks zouden investeren in het interoperabele Europese ETCS.

Ook de TSI van het rollend materieel is beperkt tot een omschrijving van de ETCS-specificaties. Infrabel kan de spoorwegondernemingen dus evenmin verplichten om TBL1+ aan boord van het rollend materieel te installeren.

Gelet op die Europese harmonisatie van de technische regels in de spoorwegsector is het nationale actieterrein van de regering dan ook beperkt.

(Nederlands) Momenteel zijn 75 procent van de seinen en 74 procent van de sporen met het MEMOR-systeem uitgerust. Als een treinbestuurder merkt dat het systeem niet werkt, geeft hij dat onmiddellijk door en komt er zo snel mogelijk een equipe van Infrabel om het terug in orde te brengen. Het is niet de bedoeling van Infrabel om nu nog bijkomende MEMOR-systemen te installeren, maar ik zal de vraag formeel stellen, zodat ik de argumentatie kan overhandigen aan de commissie.

(Frans) De investeringen in de stations vertegenwoordigden 12,7 procent van het totaal van de investeringen van de NMB tussen 2001 en 2009.

De laatste versie van het investeringsplan 2008-2012 voorziet in 9,7 procent van het totaal der investeringen voor de stations. Die bedragen dekken ook de basisinfrastructuur, de wegen, de perrons en de toegang ertoe alsook de investeringen voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperkte mobiliteit.

(Nederlands) Het is dus heel belangrijk dat het niet alleen om het stationsgebouw gaat, maar ook over de toegang voor personen met een handicap en ook over de kwaliteit van sporen, uitbreiding van sporen, enzovoort. In de kostprijs van een station zijn al die aspecten inbegrepen.

(Frans) Het meest zichtbare deel van de investeringen (in gebouwen en andere aanpassingswerken) heeft slechts betrekking op 5,8 procent van de totale investeringen van de NMBS in de periode 2001-2009 en op 3,4 procent in de periode 2008-2012. Die investeringen komen zowel het reizigerscomfort als de veiligheid ten goede.

In het Centraal Station van Brussel gebeurden de nodige aanpassingen met het oog op een vlottere ontruiming van het station in geval van problemen. De investeringen in Luik hebben, naast de gebouwen, betrekking op de parking en het perron, alle sporenbundels tussen het station en de Maas, de nieuwe vertakkingen naar Luik-Palais en Hasselt en de aanpassing van de sporen tussen Luik en Ans, die het treinverkeer veilig en vlotter moeten laten verlopen.

Dankzij de investeringen in Antwerpen werd het bestaande kopstation omgevormd tot een performanter doorgangstation, werd de capaciteit van het station verhoogd en werd er voor ruime parkeerfaciliteiten gezorgd. Die investeringen in de stations brachten de veiligheidsinvesteringen echter niet in het gedrang. Dit geldt zowel voor het investeringsplan 2001-2012 als voor de volgende investeringsplannen. Er werden meer middelen uitgetrokken voor systemen als ETCS of GSM-R dan er werden besteed.

(Nederlands) Na het ongeval in Pécrot werden enkele maatregelen genomen op organisatorisch en technisch vlak en ook op het vlak van opleiding. Het personeel van de seinposten en van Traffic Control kreeg een bijkomende opleiding om adequater te kunnen optreden in crisissituaties en kon ook terugvallen op ondersteunende procedurefiches. Er werden ook aanpassingen uitgevoerd aan de seininrichtingen. Ook het radiocontactsysteem tussen de treinbestuurder en de verkeersleider werd vervangen door een veel degelijker GSM-R-radiosysteem. Er werd ook beslist het ECTS-systeem te installeren, met in 2006 de beslissing de snellere tussenstap TBL1+ uit te bouwen. Alle treinbestuurders kregen een persoonlijke gsm en aanvullend communicatiemateriaal.

De opleidingstrajecten van het besturingspersoneel werden bijgestuurd. De inhoud van de opleidingen werd opnieuw gedefinieerd, met meer aandacht voor een rijgedrag gebaseerd op veiligheid en regelmaat. Zowel tijdens de basisopleiding als tijdens de permanente opleiding werden meerdere oefeningen uitgevoerd op simulators.

(Frans) De NMBS heeft een programma voor taalopleidingen uitgewerkt die aan alle bestuurders worden verstrekt en die zich specifiek op de veiligheidsprocedures toespitsen. Tijdens de jaarlijkse permanente opleiding zal een en ander worden herhaald.

(Nederlands) Het totale aantal seinoverschrijdingen in de jaren 2005-2009 bedroeg respectievelijk 62, 65, 79, 97 en 117. In de jaren 2008-2009 waren er respectievelijk 40 en 30 overschrijdingen aan een gevaarlijk punt op een hoofdspoor. Van de genoemde aantallen voor 2007, 2008 en 2009 waren er respectievelijk 68, 78 en 89 te wijten aan een fout van de treinbestuurder. Ik beschik niet over gegevens inzake bijna-botsingen. Het lijkt mij trouwens moeilijk dit aantal te bepalen.

(Frans) Ik bevestig dat het aantal seinoverschrijdingen zich in stijgende lijn beweegt, maar ik wil dat cijfer toch nuanceren. In 2009 nam het aantal overschrijdingen met twintig toe, maar we moeten dit aantal relativeren in het licht van het jaarlijks aantal treinbewegingen (anderhalf miljoen).

De overschrijdingen van rode seinen in 2009 zijn te wijten aan verstrooidheid of een foute interpretatie van de treinbestuurder (52 procent), een onduidelijk sein (12 procent), onvoldoende afremmen (9 procent), externe storende factoren (9 procent) of diverse andere oorzaken (18 procent).

(Nederlands) Het KB van 16 juni 2009 bepaalt dat, als de infrastructuurbeheerder vaststelt dat veiligheidspersoneel van een infrastructuurgebruiker een risico op de spoorveiligheid inhoudt, hij de nodige maatregelen kan nemen.

In dat kader heeft de NMBS voor de seinoverschrijdingen de volgende maatregelen genomen. Onmiddellijk en preventief wordt de rijvergunning van de treinbestuurder afgenomen. Daarna wordt er een onderzoek ingesteld. Als na het onderzoek de bestuurder in fout blijkt te zijn, vindt een medisch en psychologisch onderzoek plaats. De treinbestuurder krijgt een rijverbod, waaraan gekoppeld een verminderd inkomen, van 15 dagen tot drie maanden, rekening houdend met de ernst van de feiten. Er wordt eventueel in een bijkomende opleiding voorzien. Daarna dient de treinbestuurder opnieuw een examen af te leggen om opnieuw zijn rijvergunning te krijgen.

Het aspect seinoverschrijdingen zullen we opnieuw opnemen binnen het kader van het sociaal overleg.

In het kader van de permanente opleiding is er elke drie jaar een opleiding, waarbij twee oefeningen op rijsimulator. Voor elke certificatie moet een proef op de simulator worden afgelegd. Aan de hand van een netkaart wordt kritisch gekeken, met de coaches, naar alle seinen met minstens twee seinoverschrijdingen. De coaches, die ervaren treinbestuurders zijn, voorzien in de mogelijkheid van een meer doorgedreven begeleiding. Tijdens de certificatieproeven wordt ook op regelmatige basis gepeild naar de kennis van de reglementering. Alle treinbestuurders betrokken bij seinoverschrijdingen, verliezen tijdelijk hun licentie. Het is duidelijk dat we vooral de jonge en minder ervaren bestuurders onder de loep moeten nemen. Ik zal aan de NMBS ook de vraag stellen in welke mate iedereen in staat is om al die opleidingen te volgen.

Vanaf 2010 wordt er nog meer nadruk gelegd op het voorkomen van seinoverschrijdingen. Alle treinbestuurders krijgen tijdens de basisopleiding een extra dag om dit thema te behandelen. Alle nieuwe treinbestuurders zullen de eerste twee jaar van hun loopbaan driemaal per jaar worden begeleid. De lessen kwaliteit en attitudes uit de basisopleiding worden bijgestuurd. Via het sociaal overleg zullen we nagaan of de theorie voldoet en de praktijk die ook volgt.

Infrabel plaatst de seinen en de NMBS heeft Infrabel voorgesteld om de plaatsing te verbeteren van de seinen met herhaaldelijke overschrijding. Infrabel onderzoekt momenteel een achttiental voorstellen.

Infrabel maakte een gedetailleerde analyse van de seinoverschrijdingen. Negen seinen werden verplaatst sinds 2005. Eén sein wordt verplaatst in 2010. Er worden ook specifieke werkgroepen georganiseerd wanneer aandachtspunten inzake exploitatieveiligheid als problematisch worden beschouwd en deze een

oplossing vergen.

Een werkgroep Seinoverschrijdingen kwam bijeen op 9 november 2009 en op 2 februari 2010. Er zijn ook geregeld ad hoc vergaderingen.

De vragen over inachtnemingen van veiligheidsvoorschriften, opleiding en veiligheidscultuur moeten opnieuw worden bekeken in het kader van het sociaal overleg.

Het aantal treinbestuurders van de NMBS bedroeg in voltijds equivalenten begin januari 2005 4.041, begin 2006 3.749, begin 2007 3.797, begin 2008 3.835, begin 2009 3.861, begin 2010 3.912 en op 1 februari 2010 3.944. Het totale aantal treinkilometers bedroeg in 2007, 2008 en 2009 respectievelijk 103,5 miljoen, 103,1 miljoen en 98 miljoen.

(Nederlands) Volgens de holding is er nu geen probleem om treinbestuurders te werven, maar dat was in de voorbije jaren wel het geval.

Er zijn wel nog rekruteringsproblemen voor andere functies.

(Frans) De tabel die ik u heb gegeven, toont het gevraagde contingent en de effectieve wervingen van treinbestuurders sinds 2005.

(Nederlands) In 2005 bedroeg het gevraagde contingent 100 en werden 32 personen effectief in dienst genomen. In 2006 ging het om respectievelijk 200 en 349, in 2007 om 548 en 370, in 2008 om 414 en 402 en in 2009 om 335 en 336 personen.

(Frans) Sinds 2009 werden alle aanvragen voor de aanwerving van treinbestuurders op tijd behandeld. Voor 2010 worden er 165 treinbestuurders gevraagd. Van de 4.500 kandidaat-treinbestuurders die zich hebben ingeschreven, worden er 268 in dienst genomen. De selectieprocedure is zeer streng en de factor stressbestendigheid, een belangrijke eigenschap voor dat werk, speelt een grote rol. Naast kennis van het reglement wordt de nadruk gelegd op een correcte werkhouding en een geschikte, aan die functie aangepaste levensstijl. Nieuwe conducteurs krijgen drie keer per jaar begeleiding. Dankzij de permanente vorming wordt de vak kennis onderhouden. Er worden over een periode van drie jaar tien opleidingsdagen, waaronder de simulatorrit, georganiseerd. Voor specifieke bekwaamheden worden er extra opleidingsdagen voorzien, die altijd worden besloten met een examen.

(Nederlands) Een aantal gesprekken in de voorbije dagen hebben me geleerd dat werkdruk veel complexer is dan bijvoorbeeld het aantal uren dat men geconcentreerd doorbrengt in een trein. Zo speelt ook het aanvangsuur van de dienst een rol. Ook het klaarmaken van de trein is complex en heeft een invloed, net zoals onderlinge communicatie, uren lange rijtijden, rusttijden en opeenvolgende trajecten. Wij willen alleszins alle factoren die de werknemers aanhalen als werkdruk, in kaart brengen, om aldus te komen tot optimale oplossingen.

(Frans) Van maart 2009 tot januari 2010 heeft de NMBS 1.722 externen in dienst genomen.

(Nederlands) De verschillende personeelscategorieën zijn 399 treinbestuurders, 214 treinbegeleiders, 292 universitaire medewerkers, 98 onderstationchefs, 282 technische personeelsleden, 240 administratieve personeelsleden en 197 werklieden.

(Frans) Voor 2010 moet de NMBS-Holding een quotum van 2.047 vacatures vervullen, waarvan er 308 door de NMBS zijn bevroren. Een aantal functies zal worden vervuld door personeel dat van B-Cargo komt. De jongste jaren was het niet eenvoudig om technici te werven, maar het gaat wel de goede kant op. Steeds minder jongeren volgen een technische opleiding. Infrabel en de NMBS zijn zich hiervan bewust en trachten een manier te vinden om de jongeren beter te informeren en te motiveren.

(Nederlands) We willen een duurzame relatie ontwikkelen met ons personeel en proberen als extra troef in deze economisch onzekere tijden een bepaalde werkzekerheid te verschaffen. Er wordt ook actief gezocht naar samenwerkingsverbanden.

(Frans) De externe dienst voor preventie en bescherming op het werk heeft in opdracht van de NMBS van 1 september 2008 tot en met 31 augustus 2009 een enquête in verband met de arbeidsbeleving gehouden onder de treinbestuurders. Op grond van de analyse van de enquêteresultaten moet er voldaan kunnen worden aan de wettelijke verplichting die in de wet en in de Codex over het welzijn op het werk opgenomen is. Het gebruikte enquête-instrument wordt op de website van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg aanbevolen. CPS presenteerde de eerste resultaten op 4 februari 2010 en werkt aan een eindrapport.

(Nederlands) Helaas heb ik die gegevens nog niet. Voorlopig zou er nog maar een voorlopige versie bestaan. Gezien de omstandigheden zullen wij vragen of een definitieve versie niet sneller beschikbaar kan zijn.

(Frans) De werkdruk varieert naargelang van de te leveren diensten. Hij ligt lager voor een treinbestuurder op een lang traject met weinig haltes dan voor een bestuurder van een stoptrein.

(Nederlands) Ondertussen heb ik ook al nagevraagd of op Europees niveau een initiatief kan worden genomen inzake werkdruk en rust- en rijtijden. Volgens mij moeten we heel voorzichtig zijn met vergelijkingen met sectoren als bijvoorbeeld de luchtvaart.

Eenzijds is er de impact van het aantal reizigers en het gebruikte materiaal, waar men een vergelijking kan maken met de luchtvaart, anderzijds is de dichtheid van het luchtruim van een andere orde dan het spoorwegennet. Daarom is een specifiek regime voor het treinverkeer volgens mij nodig.

De vermindering van de opleidingstermijnen van 250 naar 200 werkdagen werd maandag al besproken. Het aantal praktijkdagen in de basisopleiding is stabiel gebleven op 90 à 100 dagen. Nu worden treinbestuurders enkel nog opgeleid voor het materieeltype en voor de lijn waarop ze zullen rijden, maar bij een wijziging wordt uiteraard de vereiste opleiding gegeven. Ik zal de NMBS vragen hoeveel gerealiseerde opleidingen er zijn geweest om na te gaan of ze ook telkens werden gegeven.

Alle treinbestuurders worden opgeleid in en geëxamineerd over hun kennis van de twee landstalen. Tijdens de basisopleiding komt de tweede landstaal eveneens aan bod. Tijdens de hercertificatieproeven om de drie jaar wordt de taalkennis opnieuw nagegaan. Op het attest van beroepskennis dient het vereiste taalniveau te worden ingevuld.

Een treinbestuurder die over de nodige bekwaamheid beschikt, zal een licentie van de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) krijgen die geldig is voor heel Europa en daarnaast één of meerdere attesten van de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming. Dit systeem vervangt het systeem van de brevetten en attesten afgeleverd volgens het KB van 18 januari 2008. De wet van 26 januari 2010 bepaalt dat alle voorwaarden en modellen voor licenties, medische en psychologische onderzoeken en professionele examenattesten bij koninklijk besluit worden bepaald.

(Frans) Maandag heb ik u geïnformeerd over de keuzes die in 1999-2001 werden gemaakt met betrekking tot een volledige implementatie van het ETCS. Die keuzes waren ingegeven door de Europese bepalingen en waren gericht op de toekomst. Het KVB-systeem is incompatibel.

(Nederlands) Richtlijn 2004/49/EG over de veiligheid van de spoorwegen bepaalt de principes die van toepassing zijn voor de exploitatieveiligheid. Sinds december 2006 is deze richtlijn omgezet in een Belgische wet, die onlangs nog werd gewijzigd door de wet van 26 januari 2010. Het principe is dat Infrabel verantwoordelijk is voor het gedeelte spoorweginfrastructuur en dat elke operator verantwoordelijk is voor zijn gedeelte van het vervoer.

Voorts is de op 16 januari 2007 opgerichte dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen de Belgische nationale autoriteit om de veiligheid op het spoorwegennet te controleren.

(Frans) De opdracht van deze dienst bestaat erin na elk ernstig ongeval een onderzoek in te stellen en aanbevelingen te formuleren met betrekking tot de veiligheid. Het gaat om technische onderzoeken, die

losstaan van het gerechtelijk onderzoek.

(Nederlands) Volgens richtlijn 2004/49 zijn er dus vier belangrijke actoren op het vlak van de exploitatieveiligheid, namelijk de infrastructuurbeheerder, de spoorwegonderneming, de nationale autoriteit voor de veiligheid en het onderzoeksorgaan.

(Frans) De wet van 19 december 2006 kende een aantal opdrachten inzake exploitatieveiligheid toe aan de NMBS-Holding: adviezen over het systeem voor het veiligheidsbeheer van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegbedrijven, analyse van onschuldige ongevallen en de exploitatie-incidenten. Naar aanleiding van de opmerkingen van de Raad van State, werden in de nieuwe wet van 26 januari 2010 die uiteenlopende opdrachten van de NMBS-Holding inzake veiligheid echter geschrapt.

De investeringen in de stations van 2001 tot 2009 vertegenwoordigden 12,7 procent van de NMBS-investeringen.

(Nederlands) Ik betreur ten zeerste dat men heeft gezegd dat dit orgaan niet onafhankelijk zou zijn, want de wetgever heeft wel degelijk het initiatief genomen om daar een onafhankelijk orgaan van te maken. Twijfelen aan de onafhankelijkheid is het hele orgaan ter discussie stellen. Dat zou bijzonder jammer zijn.

(Frans) Die wet van 26 januari 2010 die tot doel heeft richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, om te zetten, werd in het *Belgisch Staatsblad* van 9 februari 2010 gepubliceerd en trad op 19 februari in werking.

(Nederlands) Er is ook een vraag gesteld over de verkeersregeling zelf.

(Frans) Ten gevolge van het ongeval is het treinverkeer op de lijn Brussel-Halle ernstig verstoord. Er zijn nog verschillende sporen buiten gebruik. Infrabel en de NMBS hebben een alternatieve treindienst ingesteld, maar de normale dienstverlening kan nog niet verzekerd worden.

(Nederlands) Dat is geen gemakkelijke situatie omdat we ook duidelijke afspraken moeten maken met het parket, de onderzoeksrechter en het disaster victim identification-team (DVI), die hun werkzaamheden grondig moeten kunnen doen. Anderzijds is het zaak het spoorwegnet zo spoedig mogelijk weer operationeel te maken. Vandaar de beslissing om een alternatief traject uit te stippelen. Dat gaat inderdaad met de nodige hinder gepaard, maar die proberen we zoveel mogelijk te beperken. Volgens Infrabel zou het treinverkeer op de lijn Brussel-Halle normaal vanaf volgende maandag weer volgens het gewone schema moeten verlopen.

Ik heb geprobeerd om op alle vragen te antwoorden. Op de vraag of er een vergelijking mogelijk is met het ongeval in Bergen kan ik moeilijk antwoorden. Mocht ik toch nog vragen vergeten zijn, dan hoor ik het graag.

(Frans) De resultaten van het gerechtelijk onderzoek naar het treinongeval in Bergen zijn nog niet bekend. Ik kan u dus geen nadere informatie verstrekken over de oorzaken van het ongeval, en ook geen vergelijking trekken.

(Nederlands) Ik kan geen verdere toelichting geven, omdat dat onderzoek nog lopende is.

01.26 Michel Doomst (CD&V): De minister heeft zich al anderhalve week een waardig klankbord getoond voor deze feiten. De reizigers zijn echter wel ongerust en we moeten door een degelijke communicatie hun vertrouwen terugwinnen. Ik hoop dat die lijn van correcte informatie over wat er is misgelopen, kan worden aangehouden. We moeten dus de nadruk blijven leggen op de geleverde veiligheidsinspanningen. De druk op het treinverkeer, zeker vanuit de streek van Halle naar de hoofdstad, zal nog toenemen. Bij de uitbouw van het voorstedelijke vervoer moeten wij dus alles inzetten op voldoende omkadering om de veiligheid van het spoornet en de voertuigen te garanderen. Overigens is een opvolgingsbezoek misschien zinnig voor de regio.

01.27 Bruno Stevenhuydens (VB): Wij gaan uiteraard akkoord met de minister om totale openheid te verschaffen over deze feiten. Het is ook goed dat ze het noodstopsysteem versneld wil installeren, maar uit vorige ongevallen heeft men te weinig conclusies getrokken. Voor ons is een onderzoekscommissie dan ook

de enige juiste stap.

01.28 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Er blijft onduidelijkheid bestaan omtrent de arbeidsomstandigheden. De verschillende versies zullen moeten worden vergeleken in het kader van hoorzittingen in de commissie.

U gaf vrij genuanceerde antwoorden over het belang van een reeks investeringen. U brengt een aantal positieve punten onder de aandacht, maar ik ben er nog steeds niet van overtuigd dat de investeringen ook een verbetering brachten op het vlak van het reizigerscomfort en de voorzieningen voor de reizigers. Een evaluatie van die aanzienlijke investeringen zou aangewezen zijn. Indien die debatten op een serene en transparante manier verlopen, kunnen ze ertoe bijdragen dat het vertrouwen in de veiligheid van het Belgische spoor hersteld wordt.

01.29 Olivier Destrebecq (MR): Ik blijf met vragen zitten over het gebrek aan overleg met de treinbestuurders omtrent de locatie van de stopseinen.

01.30 Minister Inge Vervotte (Frans): De directie Toegang tot het Netwerk van Infrabel organiseert in het kader van het *Safety Platform* regelmatig overleg met de spooroperatoren. Alle voorstellen met het oog op verbeteringen worden er in overweging genomen.

Het systeem TBL1+ beperkt zeer sterk de afgelegde afstand in de verboden zone. Indien de trein te snel rijdt, zorgt het systeem voor een automatische noodstop vanaf 300 meter vóór een rood sein. Infrabel calculeert steeds een zekere bufferafstand in tussen het sein en het eerste gevaarlijke punt voorbij dat sein. Met het ETCS-systeem kan de snelheid van de trein continu worden gecontroleerd.

(Nederlands) Ik vind het een heel moeilijk evenwicht om de veiligheid voor de samenleving zo veel mogelijk te garanderen, risico's uit te sluiten en na te denken over welke garanties wij kunnen geven.

Zelfs met het meest uitgeruste, positieve, moderne systeem dat er is, de ETCS, kan ik nog niet garanderen dat er geen veiligheidsrisico's meer zullen zijn. Dat is een moeilijke boodschap, maar ik moet daarin correct zijn. Wij moeten weten dat dit het maximum is dat wij kunnen doen. Wij zullen echter nooit een risicoloos net hebben. Dat geldt trouwens niet alleen voor de spoorwegen, maar voor elk transportmiddel.

01.31 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): Voor de lijn Brussel-Bergen-Quévy pleit ik voor een snelle normalisering van het treinaanbod, de dienstregelingen en het aantal treinstellen, om een normaal reizigerscomfort te garanderen.

Het zou in het kader van de follow-up van het ongeval in Buizingen wellicht interessant zijn om ook het ongeval van 19 november jl. te bespreken.

Wat het NMBS-personeel betreft, zijn de treinbestuurders en hun vakbondsvertegenwoordigers het best geplaatst om uit te leggen hoe hun werk concreet verloopt. Ik hoop dat ze gehoord zullen worden.

Op het stuk van de investeringen heb ik u vaak ondervraagd over de toegankelijkheid van de kleine stations voor personen met beperkte mobiliteit en over de intermodaliteit. Ik heb tevens de geplande investeringen in de kleine stations vergeleken met de massale investeringen van de NMBS-Holding. Die enorme discrepantie is soms moeilijk te begrijpen. Ik zou willen dat er rationeler en zuiniger zou worden omgesprongen met de middelen voor de lopende en de toekomstige projecten.

01.32 Minister Inge Vervotte (Nederlands): Het onderzoek moet in principe afgerond zijn binnen een termijn van vier maanden.

01.33 Camille Dieu (PS): Mijn dank voor het zeer volledige antwoord. Ik hoop dat uw wil om de problemen op te lossen tot resultaten leidt. Ik waardeer het belang dat u hecht aan het sociaal overleg in een dossier waarin de menselijke factor zwaar doorweegt.

01.34 Linda Musin (PS): Ook ik dank de minister voor haar antwoorden. Er is dus psychologische begeleiding voor de slachtoffers, de families en het spoorwegpersoneel. Maar bestaat er bij de NMBS, los van het drama in Buizingen, een permanente dienst voor psychologische ondersteuning?

01.35 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Het gaat om de *Corporate Prevention Service* (CPS).

Wij zullen vragen om dat mee te onderzoeken. Ik hoor regelmatig dat het belangrijk is dat de hulp en de aandacht niet alleen onmiddellijk en tijdelijk zijn.

Vaak voelt men bij traumatische ervaringen in de loop van de jaren daarna nog de effecten. Ik zal de NMBS holding en NMBS vragen of er tijdslimieten zijn. Men moet niet enkel de zwaarste slachtoffers begeleiden. Men moet beseffen dat het voor iedereen die dit heeft meegemaakt, een traumatische ervaring is. Ik wil de garantie dat iedereen gebruik kan maken van deze dienstverlening.

01.36 **Ludo Van Campenhout** (Open Vld): De bijzondere commissie is het geëigende orgaan om verder antwoord te bieden op vragen. Ze zal adequate aanbevelingen kunnen formuleren.

01.37 **Jacqueline Galant** (MR): We verwachten ontzettend veel van het sociaal overleg. Wat het dragen van veiligheidsgordels betreft, vroeg ik me af waarom staatssecretaris Schouppe zich specifiek met deze aangelegenheid zou bezighouden, aangezien u beslist heeft het volledige dossier over te nemen. We mogen niet wachten tot er zich een nieuwe ramp voordoet, we moeten nu handelen. We rekenen op u.

01.38 Minister **Inge Vervotte** (Nederlands): Ik heb veel mails gekregen met suggesties, zoals het installeren van gordels. Ik heb aan de NMBS, de holding en Infrabel om hun opinie gevraagd. Ik zal het antwoord aan de commissie bezorgen. Een wetgevend initiatief kan ik echter niet nemen.

01.39 **Éric Thiébaud** (PS): Het is heel belangrijk het vertrouwen zo snel mogelijk te herstellen.

01.40 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Op veiligheid staat geen prijs. Als de conclusies van de bijzondere commissie aangeven dat er een tekort aan middelen is, moet het Parlement een toename van die middelen voor de NMBS bespreken.

Wat echt essentieel is bij de NMBS, is het menselijk kapitaal. Dat gezegd zijnde, het wervingsbeleid heeft me niet kunnen overtuigen. Men slaagt erin het aanbod in te vullen, maar dat volstaat niet ten opzichte van de vraag.

Maandag werd gezegd dat het knooppunt van Halle van vitaal belang is voor het spoor. Ik verzoek u erop toe te zien dat de NMBS-groep er geen treinen meer laat voorbijrijden die niet uitgerust zijn met beveiligingsmiddelen.

Wat de opvolging van die ramp betreft, krijg ik nog regelmatig vragen van slachtoffers die op antwoorden wachten. Anderhalve week later is het belangrijk te zorgen voor de opvolging, meer bepaald op administratief vlak.

01.41 **David Lavaux** (cdH): Ik dank u voor de volledige antwoorden. Nu moet de commissie aan de slag gaan. We moeten de komende weken de vragen die werden opgeworpen, grondig onderzoeken om tot op het bot te gaan, klaarheid te scheppen over wat er precies gebeurd is, en de beleidslijnen voor de toekomst uit te stippelen.

Ik ben u tevens dankbaar voor het feit dat u aandacht heeft voor de huidige situatie op de verbindingen tussen Brussel en Henegouwen. We mogen geen enkele as over het hoofd zien. Ik denk onder meer aan de lijn naar Binche, die met veel problemen kampt. We moeten er vooral voor zorgen dat er voldoende zitplaatsen in de treinen zijn, voor we over veiligheidsgordels beginnen te discussiëren.

De **voorzitter**: We leven met het ideaal van een moderne risicoloze samenleving, en dan is zo'n ongeval er natuurlijk een te veel. We hebben maandag lang vergaderd en veel vragen gesteld, maar dat was slechts de opmaat tot het inhoudelijke werk, waarmee we volgende week in de bijzondere of de onderzoekscommissie van start gaan.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.55 uur.

La réunion publique est ouverte à 15 h 39 par M. François Bellot, président.

Le **président**: Je me permets de vous indiquer que, si M. Schouppe ne s'est pas encore présenté devant notre commission, c'est parce que la ministre en charge des entreprises publiques est Mme Vervotte.

Donc, quand le besoin se fera sentir, s'il y a une commission d'enquête, M. Schouppe sera convoqué, non pas dans le cadre de sa mission de secrétaire d'État à la Mobilité mais dans le cadre d'autres fonctions qu'il aurait occupées antérieurement.

À la suite des auditions de lundi, un certain nombre d'éléments qui faisaient partie des questions que vous aviez envoyées ont fait l'objet de réponses. Je laisse à la sagesse et à l'appréciation des membres de la commission d'éventuellement revoir le texte de leur question pour obtenir réponse à des éléments qui n'ont peut-être pas été exposés lundi.

La Conférence des présidents de ce matin a convenu d'ajouter à l'ordre du jour de la séance plénière de demain un point relatif à des propositions d'institution d'une commission spéciale - ou d'enquête - chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen le 15 février dernier. Je pense qu'il y a unanimité au sein des groupes pour terminer les travaux de cette commission dans un délai de quatre mois, ce qui nous mènerait à la fin de la session parlementaire pour l'évaluation et la rédaction des recommandations.

Gerolf Annemans (VB): Notre groupe peut admettre que MM. Schouppe et Reynders ne soient pas présents lors de cette réunion étant donné que nous les reverrons tous deux dans le cadre d'une commission d'enquête parlementaire ou, dans le pire des cas, d'une commission spéciale.

01 Questions jointes de

- M. Michel Doomst à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de trains qui s'est produite à Buizingen" (n° 19612)
- M. Bruno Stevenheydens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire à Buizingen" (n° 19616)
- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident ferroviaire à Buizingen" (n° 19617)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Buizingen (Hal)" (n° 19623)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 19642)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la grève des conducteurs" (n° 19651)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident ferroviaire de Hal" (n° 19652 – n° 19662)
- M. Ludo Van Campenhout à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les investissements en matière de sécurité à la SNCB" (n° 19658)
- M. David Geerts à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la collision de trains qui s'est produite à Buizingen le 15 février 2010" (n° 19659)
- Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les efforts de sécurité sur le rail belge" (n° 19661)
- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les investissements consentis ces dernières années par la SNCB" (n° 19670)
- M. Olivier Destrebecq à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'installation d'un système de sécurité sur les trains de marchandises" (n° 19675)
- Mme Juliette Boulet à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de Hal" (n° 19683)
- Mme Jacqueline Galant à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les problèmes de sécurité sur le réseau de la SNCB" (n° 19689)

- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la sécurisation du réseau ferroviaire et l'augmentation inquiétante de feux rouges grillés" (n° 19696)
- Mme Camille Dieu à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la politique d'embauche du groupe SNCB à la suite de la catastrophe du 15 février" (n° 19697)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tragique accident de train de ce 15 février" (n° 19698)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le tragique accident de train de ce 15 février et les questions liées à la sécurisation du rail et aux budgets y étant alloué" (n° 19699)
- Mme Linda Musin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la mise sur pied d'un accompagnement psychologique pour le personnel du groupe SNCB" (n° 19700)
- M. Éric Thiébaud à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la catastrophe ferroviaire de Hal" (n° 19701)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la problématique des conducteurs de locomotives" (n° 19704)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la problématique de la sécurité des trains et les réorientations budgétaires au sein de la SNCB" (n° 19705)
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le changement d'urgence des programmes d'investissements de la SNCB" (n° 19706)
- M. Ronny Balcaen à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les questions de sécurité sur le rail belge" (n° 19711)
- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de Buizingen et les conséquences à en tirer en matière de conditions de travail et de gestion du personnel" (n° 19720)
- M. David Lavaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la tragédie de Buizingen" (n° 19733)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accident de train survenu à Buizingen" (n° 19734)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'accident de train survenu à Buizingen" (n° 19735)

01.01 Michel Doomst (CD&V): C'est déjà la quatrième fois qu'un accident ferroviaire touche la région de Hal. En 1929, il y a eu 11 morts; en 1982, il y a eu 25 blessés; un incident survenu en 1985 a fait 8 blessés; et le bilan de ce dernier accident est de 18 morts. L'inquiétude va donc croissant: la région de Buizingen serait-elle un point noir de notre réseau? Ce nœud ferroviaire délicat a-t-il été suffisamment sécurisé? Nous supposons qu'il s'agit d'une des principales priorités. Quand pouvons-nous espérer des avancées dans ce dossier? Quel sera l'impact des travaux de sécurisation sur le Réseau express régional en cours de réalisation, sachant que le RER rend ce nœud ferroviaire encore plus délicat?

01.02 Bruno Stevenheydens (VB): En 1987, il a été décidé d'abandonner la mise en place du système d'arrêt d'urgence TBL/1. Qu'est-ce qui a motivé cette décision et qui en porte la responsabilité? À l'époque, Etienne Schouppe dirigeait la SNCB et Herman De Croo était le ministre compétent. Lundi, nous n'avons pas obtenu de réponses à ces questions.

La décision de 1987 est dramatique. Lundi, la ministre a déclaré que si la mise en œuvre du système TBL/1 avait été poursuivie dans les années 80, notre pays en serait actuellement au même point, au niveau de la sécurité du rail, que les Pays-Bas et la France. Les catastrophes ferroviaires de Pécrot, en 2001, et de Buizingen, la semaine dernière, auraient été évitées. C'est pourquoi notre groupe veut entendre les explications des responsables de l'époque sur cette décision fatale.

Le **président**: Je demande à l'ensemble des membres de reprendre uniquement les questions auxquelles il n'a pas été répondu lundi.

01.03 Bruno Stevenheydens (VB): Le président a proposé lui-même lundi que nous poursuivions nos travaux aujourd'hui. Je veux dès lors répliquer maintenant aux réponses de lundi et poser de nouvelles questions. Je veux savoir pourquoi il a été décidé en 1987 de ne plus installer le dispositif de freinage d'urgence.

01.04 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Nous n'avions pas prévu d'organiser les travaux de cette manière.

01.05 Bruno Stevenheydens (VB): Il va quand même de soi que nous devons pouvoir poser de nouvelles questions en réaction aux exposés. Nous devons pouvoir approfondir les aspects qui n'ont pas été suffisamment commentés.

Le **président**: Monsieur Stevenheydens, si l'on vous suivait aujourd'hui, nous ne devrions plus créer ni commission d'enquête, ni commission spéciale!

01.06 Bruno Stevenheydens (VB): Lundi, le président a lui-même bouleversé l'ordre du jour. Au vu de certaines zones grises apparaissant dans les exposés, je voudrais à présent poser de nouvelles questions. Il est en effet normal de vouloir aller au cœur du problème, c'est-à-dire déterminer où des erreurs ont été commises.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Il ne s'agit pas aujourd'hui de prolonger les auditions. La réunion d'aujourd'hui est consacrée aux questions orales. Une commission spéciale ou une commission d'enquête sera mise en place demain et il est inutile aujourd'hui d'anticiper sur cette question.

01.08 David Lavaux (cdH): On ne peut pas demander à la ministre de répondre à des questions pour lesquelles il va nous falloir quatre mois pour trouver la réponse. Elles sont pertinentes mais c'est le travail de la future commission.

01.09 Bruno Stevenheydens (VB): La décision sur la nature de la commission doit être prise demain mais en réalité elle a déjà été prise. Nous ne pouvons donc manifestement pas débattre du fond du problème aujourd'hui.

Le **président**: Monsieur Stevenheydens, je vous demande pour la dernière fois de vous en tenir aux questions posées. Nous discuterons demain des propositions de constitution d'une commission d'enquête ou d'une commission spéciale. Si vous le souhaitez, vous déposerez des amendements sur les responsabilités. Aujourd'hui, nous nous en tenons aux questions déposées relatives à la catastrophe de Hal.

La proposition du président est adoptée par assis et levé.

01.10 Bruno Stevenheydens (VB): Je voudrais savoir à quels niveaux des négligences ont été commises au cours du dernier quart de siècle et quels ministres ou dirigeants de la SNCB en sont responsables. Nous voudrions que toute la lumière soit faite sur cette question. Pourquoi n'a-t-on tiré aucun enseignement des accidents qui se sont produits au cours de la dernière décennie et a-t-il fallu attendre jusqu'à présent pour décider d'accélérer l'installation de systèmes de sécurité? Pourquoi tire-t-on seulement maintenant cette conclusion évidente? Une commission d'enquête devrait tirer cette affaire au clair. M. Schouppe devrait peut-être faire provisoirement un pas de côté en sa qualité de secrétaire d'État.

01.11 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): J'ai été relativement déçu par les interventions des administrateurs délégués sur les conditions de travail. Je les ai trouvés installés dans des certitudes, sans remise en question de la politique actuelle. Quelles sont les dispositions qui vont être prises pour objectiver cette pression au travail pour le personnel roulant? Quels sont les éléments qui vont être mis en place pour mieux objectiver la situation? Les conditions dans lesquelles les séries doivent être exécutées ne laissent que peu de place pour les pauses et le repos. C'est sans doute là qu'il faut faire un lien entre les questions de ponctualité et de sécurité.

Deuxièmement, que pensez-vous de l'évolution des négociations concernant la mise en œuvre d'un système performant de freinage automatique? Quels sont les grands obstacles à l'accélération du programme? Comment pourrait-on les lever?

Le troisième élément concerne la politique de recrutement et de sélection. Quelles sont les collaborations existant actuellement ou qui pourraient exister demain entre la SNCB et les organismes de formation, les établissements d'enseignement, dans le but de favoriser le recrutement de personnel qualifié? Dispose-t-on aujourd'hui d'éléments objectifs relatifs au manque de personnel à la SNCB? Enfin, disposons-nous d'une

première évaluation de la communication de crise vers les usagers et comment évaluez-vous cette communication?

01.12 Jef Van den Bergh (CD&V): La plupart de mes questions ont reçu une réponse lundi. Pour les autres, j'attends la mise en place d'une commission, un point qui sera abordé demain. C'est pourquoi je retire ma question.

01.13 Valérie De Bue (MR): J'avais déposé trois questions sur la gestion de la crise, les conditions de travail et les investissements de sécurité, et enfin sur les priorités budgétaires. Sur les conditions de travail, nos travaux vont se poursuivre en commission spéciale, où nous pourrions entendre les organisations syndicales, les travailleurs et les personnes sur le terrain.

En matière de gestion de la crise et de suivi psychologique, a-t-on déjà retiré des enseignements sur ce qui été mis en place le jour du drame? Le gros du travail se poursuivra, dans les jours qui viennent, dans notre commission.

01.14 Ludo Van Campenhout (Open Vld): Nous avons déjà reçu de nombreuses réponses. Il subsiste encore des questions mais nous pourrions donc les poser en un autre lieu.

Je souhaiterais malgré tout poser une question maintenant. Le TBL1+ sera opérationnel en 2013 ou peut-être plus tôt. De nombreux dépassements de signaux résultent de distraction et de problèmes de mémorisation. Ne serait-il pas souhaitable, dans l'attente du TBL1+, d'installer avant 2013 déjà des systèmes Memor dans divers postes de conduite?

01.15 Olivier Destrebecq (MR): Les trains de marchandises concurrents de ceux de la SNCB ne pourront pas être équipés des systèmes de freinage automatique à l'abord d'un feu rouge, au moins encore pendant quatre ans. D'où le risque d'une situation catastrophique. Si la SNCB elle-même n'a pas le droit d'imposer un tel équipement à ses concurrents, le gouvernement, vu son devoir de sécurité, ne pourrait-il le faire?

Certains conducteurs déclarent que la SNCB n'organise plus de concertations sur l'emplacement des signaux d'arrêt alors que c'était le cas auparavant. Ils sont à présent placés parfois en situation de mauvaise visibilité, voire de non-visibilité. Qu'en est-il exactement de cette concertation avec les conducteurs?

01.16 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): L'accident de Hal a violemment touché ma région du Borinage avec quatorze vies perdues sur dix-neuf. D'autres accidents se sont produits, le 19 novembre à Mons et, voici trois semaines, sur la ligne en direction de Charleroi.

Les conducteurs de train ont déjà fait entendre leur voix par des arrêts de travail et une lettre ouverte pour attirer votre attention sur leurs conditions de travail et le manque de soutien technique. Selon eux, ils ne sont plus en mesure de garantir la sécurité des voyageurs. Lors de mon intervention le 18 janvier et dans la motion rejetée en séance plénière le 4 février, j'avais relayé ces inquiétudes.

Les conclusions de l'enquête relative à l'accident du 19 novembre sont-elles déjà connues? Peut-on établir un rapport avec la catastrophe de Buizingen? Refusez-vous d'envisager que les conditions de travail des conducteurs de train puissent avoir un impact sur la sécurité des usagers? N'est-il pas temps de remettre à plat tous les investissements de la SNCB dans ses trois composantes pour donner la priorité à la sécurité?

01.17 Jacqueline Galant (MR): Le navetteur demande des trains ponctuels, confortables, fréquents et sûrs. Les voyageurs passent plus de temps dans les trains que dans les gares, qui ne nécessitent aucune débauche de luxe et doivent simplement être fonctionnelles, propres et sûres. Il y a énormément de petites gares: dans le Hainaut, plus de septante attendent des investissements en matière de sécurité ou de parkings. Pour ces petites gares, on ne fait jamais d'effort, alors qu'elles sont fréquentées par énormément de navetteurs.

Ma deuxième réflexion concerne le port de la ceinture dans les trains. Il y a dix ans, des habitants de ma commune ont eu un accident de car à Orléans. À l'époque, il n'y avait pas de ceinture dans les cars. La ministre de l'époque, Mme Durant, a obtenu le port de la ceinture dans tous les cars. N'y a-t-il pas moyen

d'en équiper aussi nos trains? Avec des ceintures, il y aurait peut-être eu moins de blessés graves, car beaucoup d'entre eux ont été projetés lors de l'impact et blessés suite à cette chute.

Enfin, il y a eu un problème d'information. Des familles ont attendu, des heures durant, des nouvelles de leurs proches. Il y a également eu un imbroglio à propos d'homonymes. Dans notre région, il y avait deux Sébastien Lefèvre et on a annoncé à une famille que leur fils décédé était en vie.

Des familles sont vraiment choquées, en colère et en rage contre la SNCB. La victime de ma commune travaillait au service communication de la SNCB. Sa sœur m'a demandé, ce matin, que la future commission spéciale ne noie pas le débat dans des considérations techniques comprises seulement par des initiés, mais laisse sa place à l'humain. Ayez la décence de penser aux familles des victimes pendant vos débats! Il faut s'interroger sur les erreurs du passé pour ne plus les répéter. Sinon, cette catastrophe ne sera pas la dernière.

Enfin, je souhaite qu'au sein de cette commission, il y ait aussi des représentants des victimes.

01.18 Camille Dieu (PS): J'avais deux questions. La première sur l'augmentation inquiétante des feux rouges brûlés. Lundi, nous avons reçu les informations techniques sur la nécessité de mettre en place des systèmes de freinage automatique. Le facteur humain a été un peu abordé, mais il a fallu que nous posions nous-même des questions à propos de la dégradation du temps de travail dit "non productif". Un cheminot qui doit faire, par exemple, Mons-Bruxelles puis Bruxelles-Anvers, a trente minutes de pause avant de dégager une locomotive sur une autre voie.

Soutenez-vous l'idée d'établir des statistiques fiables par rapport à cette dégradation des conditions de travail des travailleurs du rail? Ceci dit, si les conducteurs n'ont pas assez de pauses et que leur concentration diminue, c'est peut-être aussi lié à un manque de personnel.

En 2007, la SNCB a lancé une grande campagne de recrutement. Nous avons entendu les CEO affirmer qu'il était difficile de trouver du personnel qualifié. Lundi, nous avons évoqué la nécessité d'accélérer l'installation de ce fameux système de freinage automatique. Face à ce problème de recrutement, soutenez-vous l'idée de relancer une campagne tout de suite? En effet, dans les dix ans qui viennent, la moitié du personnel partira à la retraite.

Le président: Les questions n^{os} 19698 et 19699 de Mme Musin sont retirées.

01.19 Linda Musin (PS): Qu'en est-il de la cellule d'accompagnement psychologique suite au drame de Buizingen? Comment fonctionne-t-elle? Existe-t-il un service d'appui psychologique permanent au sein de la SNCB et d'Infrabel? Le cas échéant, comment travaille ce service aujourd'hui et comment va-t-il travailler?

01.20 Éric Thiébaud (PS): Quatorze victimes sont issues de notre région. L'émotion est grande. Aujourd'hui, la gestion de la ligne n'est pas des meilleures. Moins de trains sont disponibles et ces derniers semblent trop petits. Les navetteurs prennent ce train avec la peur au ventre. Certaines personnes n'osent pas s'installer dans le premier wagon.

Ce qui nous préoccupe, au-delà de la nécessité de reprendre et d'installer plus rapidement les nouveaux systèmes de freinage, c'est de constater que les trains ont circulé pendant des années sans excès d'accidents, alors qu'ils n'étaient pas dotés de ces systèmes. Soudain, des accidents se multiplient. On peut s'interroger sur ce fait.

Je reviens sur la réponse fournie à propos des causes du déraillement à Mons en novembre 2009. M. Schouppe m'a déclaré que "le système d'avertissement lié au crocodile n'avait pas fonctionné". Je me demande s'il s'agit d'un cas isolé. Les crocodiles fonctionnent-ils bien partout? Comment la fiabilité des systèmes actuels est-elle estimée? Procède-t-on à un audit régulier? Je n'ai pas entendu les réponses lundi dernier. Rassurez-moi sur l'état d'entretien de la signalisation actuelle de la SNCB.

01.21 Jean-Jacques Flahaux (MR): La commission spéciale aura certainement pour objectif une réorientation d'urgence des programmes d'investissement des trois sociétés issues de l'ex-SNCB. Là aussi, la sécurité doit prévaloir sur tout le reste. Les conducteurs de locomotive apprécient la pratique sur simulateurs ainsi que les formations répétées chaque année. Mais la charge psychique et sociale pose problème. D'abord parce que le nombre de conducteurs a été réduit. Il convient de préciser que le nombre de postes à pourvoir est réduit par rapport aux besoins qui devraient être pris en compte. Pour satisfaire au même nombre de services, on est obligé de solliciter davantage les machinistes avec une plus grande amplitude d'horaires, moins de pauses et plus de stress, plus de fatigue et donc moins d'efficacité.

La commission spéciale devrait également se pencher sur la question des primes accordées au kilomètre.

En effet, ce ne sont pas nécessairement les kilomètres qui sont le signe de la lourdeur du travail mais le nombre d'arrêts. Les jeunes ont donc tendance à demander leur mutation vers d'autres dépôts que ceux autour de Bruxelles qui dénombrent le plus grand nombre d'arrêts. On a donc toujours des débutants dans les dépôts où l'on aurait au contraire besoin des conducteurs les plus expérimentés. J'espère qu'on ne devra pas attendre la finalisation de l'étude de stress pour prendre des mesures pour les conducteurs de locomotives.

Par ailleurs, depuis l'accident, de nombreuses déficiences ont été constatées concernant la fiabilité du réseau. Enfin, il convient de revoir la politique de communication pour l'avenir.

01.22 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): En Brabant wallon occidental, notre parti réalise une fois par an une opération de remerciement destinée aux usagers du train. Nous étions très nombreux cette année, à cette occasion, en gare de Tubize, le vendredi précédant le drame. Les échos recueillis étaient déjà assez éloquentes sur le mauvais état de la ligne.

Je ne fais que renforcer les propos tenus par différents collègues du Hainaut pour dire que le matériel roulant qui est employé sur cette ligne est tout à fait vétuste. Très souvent, les usagers ne trouvent pas de place assise.

Par ailleurs, il y a la question de la gestion du personnel, des conditions de travail du personnel et de la formation du personnel. Nous avons tous été frustrés du peu de cas accordé par les trois administrateurs-délégués de la société à ce problème.

Lundi, il aurait été dit que le recrutement aurait été complet à 100 % l'année dernière en termes de conducteurs de trains, alors que j'ai entendu parler d'un sous-effectif de 15 à 20 %. Visiblement, il y a un problème de nombre de conducteurs de trains en service.

J'ai aussi été très impressionnée par les chiffres sur le recrutement: sur 100 % d'inscriptions, à la fin il ne reste que 4,2 % de candidats qui peuvent être choisis. Les conditions de recrutement doivent absolument être un peu plus efficaces.

01.23 David Lavaux (cdH): Pouvez-vous nous faire part d'éléments nouveaux? Pourriez-vous nous parler de la situation de ces derniers jours, à savoir la forte diminution de trains et leur plus faible capacité?

Le **président:** La question n° 19734 de Mme Tasiaux-De Neys est retirée.

01.24 Isabelle Tasiaux-De Neys (cdH): Les administrateurs ont longuement retracé les difficultés de la mise en place des différents systèmes de sécurité. Où en sommes-nous aujourd'hui? Pourquoi, depuis 2005, le budget relatif aux équipements de sécurité n'a-t-il été utilisé que partiellement? Quelles sont les priorités pour demain? Le comité d'investissement va-t-il revoir son plan 2008-2012 pour améliorer la sécurité? Etes-vous prête à privilégier la sécurité, quitte à retirer des trains de la circulation et à fermer momentanément certaines lignes et gares?

Ne faudrait-il pas redéfinir les priorités et modifier la clef de ventilation dans le plan d'investissement? Allez-vous légiférer sur la sécurité ferroviaire à l'instar de ce qui existe pour les chauffeurs de poids lourds? Pensez-vous mettre en place des tableaux de bord de gestion des risques?

Est-il vrai qu'une enquête de la SNCB atteste de la pression horaire sur les conducteurs mais qu'elle n'a toujours pas été rendue publique? Pourquoi? Ne faudrait-il pas revoir le recrutement?

Je m'interroge aussi sur l'émergence de nombreux contractuels et consultants. Ne serait-il pas judicieux de commander deux audits indépendants, un sur les conditions de travail des cheminots et le personnel de sécurité et le deuxième sur les modalités de la politique de recrutement?

01.25 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Je me suis efforcée de répondre lundi de manière aussi détaillée que possible sur la base des informations dont je disposais à ce moment-là. Je déplore vivement qu'un membre n'ait pas respecté l'organisation des travaux et souhaite ainsi donner l'impression que je ne veux pas répondre à certaines questions. Je ne veux éviter aucune question, mais il faut pouvoir répondre en étant préparé.

Un premier train Quiévrain-Bruxelles-Liège est parti de Hal en direction de Bruxelles. Le train omnibus Louvain-Braine-le-Comte venait d'une autre direction et venait de quitter Buizingen. À la hauteur d'un aiguillage, les deux trains se sont percutés latéralement. L'enquête judiciaire relative aux circonstances exactes de l'accident est encore en cours.

Le lieu de l'accident constitue un nœud ferroviaire important et est dès lors équipé du 'crocodile' et du système de sécurité TBL1+ qui enclencherait le freinage d'urgence à partir de 300 mètres avant le signal rouge. Les trains n'étaient pas équipés du système TBL1+ et le système n'a dès lors pas fonctionné. Le signal rouge en question n'a toutefois jamais été brûlé précédemment.

Le bilan provisoire est de 19 tués et 174 blessés, dont 10 grièvement. Un soutien psychologique a été assuré tant sur place qu'au comité de coordination provincial des psychologues du groupe SNCB.

(*En français*) Les membres du personnel victimes de l'accident et ceux ayant participé aux secours peuvent encore faire appel au *Corporate Prevention Services* de la SNCB-Holding pour obtenir un soutien psychologique.

Les proches des personnes décédées et les blessés graves sont également encadrés. Il convient de rendre hommage aux nombreux secouristes ainsi qu'aux nombreux cheminots, qui se sont énormément investis.

L'organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires a ouvert une enquête sur les circonstances de l'accident. Actuellement, l'organisme ne dispose que de deux experts. Pour l'enquête sur les circonstances de l'accident de Buizingen, il fera appel à des experts externes en renfort.

Dès que les conclusions de l'enquête judiciaire ainsi que celles de l'organisme d'enquête seront connues, nous en tirerons les conséquences au niveau politique.

Le plan de communication de crise a correctement fonctionné.

(*En néerlandais*) Les tâches ont également été distinctement réparties. Dans le cas d'un plan de crise provincial, le gouverneur prend en charge la communication, de même que le parquet. Nous avons dû clairement expliquer cette procédure aux personnes qui ont pris contact avec la SNCB et Infrabel, ce qui a généré une certaine incompréhension. Les mêmes procédures sont d'application au niveau du parquet et du juge d'instruction.

(*En français*) Néanmoins, la SNCB a dispensé des informations à travers son site internet. Des équipes de crise étaient présentes sur les quais et près des bus pour organiser les flux de voyageurs. Les horaires d'ouverture des guichets ont été prolongés. Tous les outils et supports de communication disponibles ont été

utilisés pour informer et rassurer les voyageurs.

(En néerlandais) Entre septembre 2007 et fin 2007, un certain nombre de signaux sur un site de test à proximité de Bruxelles-Midi ont été équipés du système TBL1+.

Pendant la procédure d'homologation, une installation a été testée sur une autre ligne mais sans être mise en service. Après l'homologation, le 19 janvier 2009, un certain nombre de signaux ont pu d'emblée être mis en service, à savoir respectivement 179, 159, 14 et 279 signaux au cours des quatre trimestres de 2009. Fin 2009, il y avait donc 631 signaux équipés du TBL+, ce qui correspondait à une couverture de risque de 24 %. La couverture sera de 40 % fin 2010 et de 80 % fin 2013 lorsque 4 200 signaux auront été équipés.

En ce qui concerne le nombre d'engins moteurs équipés, le planning prévoit 328 véhicules de traction ou 22,4 % fin 2010, 594 véhicules de traction ou 40,5 % fin 2011, 1 158 engins moteurs ou 79 % fin 2012 et 1 465 engins moteurs ou 100 % fin 2013.

J'ai en effet demandé formellement à Infrabel et à la SNCB si le roll out pouvait être accéléré mais la question est actuellement examinée par les techniciens. En tout état de cause, il devra être satisfait pour cela à un certain nombre de conditions connexes financières et logistiques

La coordination est importante et c'est là le défi. La fermeture temporaire de Bruxelles-Midi permettra de faire beaucoup mais le matériel devra évidemment suivre.

Tous les anciens véhicules ne seront pas repris dans le planning. Le but est de retirer du réseau les anciens charrois à l'arrivée des nouveaux en 2012 et 2013. Il serait impensable de consentir de tels investissements pour une seule année. Mais cette question sera également réexaminée. Tous les nouveaux trains sont équipés du système.

(En français) Les trains de marchandises n'ont pas de tranches horaires qui leur sont propres. Cependant, pendant les heures de pointe, les voies et les horaires sont plutôt réservés aux trains de voyageurs.

Les règles techniques européennes applicables déterminent, tant pour le système de signalisation applicable à l'infrastructure que pour le matériel roulant, des systèmes qui peuvent être installés au sol et à bord lors de la construction d'une nouvelle ligne ou du nouveau matériel roulant ou lors d'un réaménagement de ceux-ci.

Actuellement, le système d'aide à la conduite TBL1+ ne peut pas être imposé aux entreprises ferroviaires si ce n'est sur une base volontaire. Les entreprises ferroviaires privées consultées sur le sujet ont plutôt manifesté le souhait d'investir directement dans le système européen interopérable ETCS.

De manière similaire, la STI matériel roulant se limite à décrire les spécifications ETCS. De la même façon, Infrabel ne peut imposer aux entreprises ferroviaires l'installation à bord du matériel roulant de la TBL1+.

Compte tenu de cette harmonisation européenne des règles techniques dans le secteur ferroviaire, le gouvernement est donc lui aussi limité dans son champ d'action national.

(En néerlandais) Actuellement, 75 % des signaux et 74 % des voies sont équipés du système MEMOR. Quand un conducteur remarque que ce système ne fonctionne pas, il le communique immédiatement à Infrabel qui envoie une équipe sur place le plus vite possible. Infrabel n'a pas l'intention pour l'instant d'installer un plus grand nombre de systèmes MEMOR mais je lui poserai la question officiellement afin de pouvoir soumettre son argumentaire à votre commission.

(En français) Les investissements dans les gares ont représenté 12,7 % de l'ensemble des investissements de la SNCB de 2001 à 2009.

La dernière version du plan d'investissements 2008-2012 prévoit 9,7 % de l'ensemble des investissements pour les gares. Ces montants couvrent aussi l'infrastructure de base, les voies, les quais et leur accès et les investissements pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

(En néerlandais) Ce qui revêt dès lors une grande importance, c'est que l'enjeu n'est pas seulement la gare

en tant que bâtiment mais aussi son accessibilité pour les personnes handicapées de même que la qualité des voies, leur élargissement, etc. Tous ces aspects sont en effet compris dans le coût d'une gare.

(En français) La partie la plus visible des investissements (bâtiments et autres aménagements) ne représente que 5,8 % des investissements totaux de la SNCB en 2001-2009 et 3,4 % en 2008-2012. Ces investissements contribuent tant au confort des voyageurs qu'à leur sécurité.

À la gare centrale de Bruxelles, des adaptations ont facilité l'évacuation en cas de problème. À Liège, les investissements réalisés comportent, outre les bâtiments, le parking ou le quai, tous les faisceaux entre la gare et la Meuse, les nouvelles bifurcations vers Liège-Palais ou Hasselt et les adaptations de voies entre Liège et Ans, permettant l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic des trains.

Pour Anvers, les investissements consentis ont permis une amélioration de la desserte, en faisant d'une gare en cul-de-sac une gare passante, en augmentant la capacité de la gare et en créant une offre importante de parking. Ces investissements dans les gares n'ont pas freiné les investissements en matière de sécurité, tant pour le plan d'investissement 2001-2012 que pour ceux qui ont suivi. Les ressources réservées pour des systèmes tels l'ETCS ou le GSM-R ont été supérieures aux moyens financiers utilisés.

(En néerlandais) Après la catastrophe de Pécrot, une batterie de dispositions a été prise sur les plans organisationnel et technique, de même que sur le plan de la formation. Le personnel des postes de signalisation et du Traffic Control a reçu une formation supplémentaire dont la finalité est de lui permettre de réagir plus adéquatement en situation de crise. Il a en outre été prévu que ce personnel puisse en cas de besoin se rabattre sur des fiches de procédure. Des modifications ont également été apportées aux dispositifs de signalisation. Par ailleurs, le système de contact radio entre le conducteur de train et le contrôleur du trafic a été remplacé par un système radio GSM-R nettement plus fiable. Il a en outre été décidé d'installer le système ECTS. En particulier, il a été décidé en 2006 de mettre en place l'interface plus rapide TBL1+. Tous les conducteurs de train ont reçu un GSM personnel ainsi qu'un matériel de communication complémentaire.

Les parcours de formation du personnel de conduite ont été améliorés. Le contenu des formations a été redéfini, une attention accrue étant portée à une conduite basée sur la sécurité et la régularité. Tant pendant la formation de base qu'au cours de la formation permanente, plusieurs exercices ont été effectués sur des simulateurs.

(En français) La SNCB a mis au point un cycle de formation linguistique dispensée à tous les conducteurs, orienté spécifiquement vers les procédures de sécurité. Il sera répété lors de la formation permanente annuelle.

(En néerlandais) De 2005 à 2009, le nombre total de franchissements de feux rouges s'est élevé à 62, 65, 79, 97 et 117 respectivement. En 2008 et en 2009, ce nombre a été de 40 et 30 respectivement à un point dangereux sur une voie principale. Sur les chiffres cités pour 2007, 2008 et 2009, respectivement 68, 78 et 89 de ces non-respects étaient dus à une erreur du conducteur de train. Je ne dispose pas de données en ce qui concerne les quasi-collisions mais cela me semble difficilement quantifiable.

(En français) Je confirme l'augmentation des franchissements de feux rouges, mais je veux nuancer. En 2009, il y a eu vingt franchissements de plus, mais il faut mettre ce nombre en rapport avec le million et demi de trains circulant chaque année.

Les causes de franchissement de signaux rouges en 2009 sont la distraction ou une mauvaise interprétation du conducteur (52 %), un signal douteux (12 %), un freinage insuffisant (9 %), des perturbations externes (9 %) ou d'autres causes diverses (18 %).

(En néerlandais) L'arrêté royal du 16 juin 2009 stipule que le gestionnaire de l'infrastructure peut prendre les mesures nécessaires s'il constate que le personnel de sécurité d'un utilisateur de l'infrastructure représente un risque pour la sécurité sur le rail.

Dans ce cadre, et à l'égard du non-respect des signaux d'arrêt, la SNCB a pris les mesures suivantes. Tout d'abord, la SNCB procède préventivement au retrait immédiat du brevet de conduite du conducteur de train. Ensuite, une enquête est ouverte. Si, au terme de l'enquête, il s'avère que le conducteur était en faute, celui-ci est soumis à un examen médical et psychologique. Le conducteur de train se voit également interdire de rouler et subir une réduction de salaire, dont la durée peut aller de 15 jours à trois mois en fonction de la gravité des faits. Si nécessaire, la SNCB prévoit pour ce conducteur une formation complémentaire. Ensuite, le conducteur doit repasser un examen pour récupérer son brevet de conduite.

La question du non-respect des signaux d'arrêt sera une nouvelle fois évoquée dans le cadre de la concertation sociale.

Dans le cadre de la formation permanente, un recyclage comportant deux exercices sur un simulateur de conduite est prévu tous les trois ans. Chaque certification comprend une épreuve obligatoire sur le simulateur. À l'aide d'une carte du réseau, les *coaches*, qui sont des conducteurs expérimentés, examinent de manière critique le comportement du conducteur, en particulier à chaque signal où des dépassements se sont déjà produits à au moins deux reprises. Les *coaches* prévoient alors, si nécessaire, un encadrement plus poussé du conducteur. Lors des épreuves de certification, la connaissance de la réglementation est également testée régulièrement. Tous les conducteurs de train ayant brûlé un feu rouge perdent momentanément leur licence. Il est clair que nous devons surtout prêter attention aux conducteurs jeunes et moins expérimentés. Je demanderai également à la SNCB dans quelle mesure chaque conducteur peut effectivement suivre toutes ces formations.

À partir de 2010, la prévention des dépassements de signaux sera l'objet d'une attention accrue. Une journée supplémentaire sera prévue à cet effet pendant la formation de base de tous les conducteurs de trains. Pendant les deux premières années de carrière, tous les nouveaux conducteurs bénéficieront d'un accompagnement trois fois par an. Les cours de "qualité et attitudes" de la formation de base seront revus. Nous vérifierons également, par le biais de la concertation sociale si le volet théorique est satisfaisant et si la théorie est aussi mise en pratique.

La SNCB a suggéré à Infrabel, qui place les signaux, d'améliorer le positionnement des signaux qui sont dépassés fréquemment. Infrabel examine actuellement dix-huit de ces propositions.

Infrabel a procédé à une analyse minutieuse des dépassements de signaux. Depuis 2005, neuf signaux ont été déplacés; un signal l'a été en 2010. Des groupes de travail spécifiques seront aussi constitués lorsque des problèmes se posent en matière de sécurité d'exploitation et que des solutions sont requises.

Un groupe de travail "dépassements de signaux" s'est réuni le 9 novembre 2009 et le 2 février 2010. Des réunions ad hoc ont lieu régulièrement.

Les questions relatives à l'observation des consignes de sécurité, à la formation et à la culture de sécurité devront être réexaminées dans le cadre de la concertation sociale.

Le nombre de conducteurs de train de la SNCB en équivalents temps plein s'élevait à 4 041 début janvier 2005, 3 749 début 2006, 3 797 début 2007, 3 835 début 2008, 3 861 début 2009, 3 912 début 2010 et 3 944 au 1^{er} février 2010. Le nombre total de kilomètres-train s'élevait respectivement à 103,5 millions, 103,1 millions et 98 millions en 2007, 2008 et 2009.

(*En néerlandais*) Selon le holding, le recrutement de conducteurs de trains ne pose actuellement pas de problèmes, ce qui n'était pas le cas au cours des dernières années.

Des problèmes de recrutement se posent toutefois encore pour d'autres fonctions.

(*En français*) Le tableau que je vous communique donne un aperçu du contingent demandé et du recrutement de conducteurs de trains réellement effectué depuis 2005.

(*En néerlandais*) En 2005, le contingent demandé était de 100 unités et 32 personnes sont effectivement entrées en service. En 2006 ces chiffres étaient respectivement de 200 et 349, en 2007 de 548 et 370, en 2008 de 414 et 402 et en 2009 de 335 et 336.

(En français) Depuis 2009, toutes les demandes de recrutement de conducteurs de trains ont été traitées à temps. Pour l'année 2010, la demande de recrutement de conducteurs est de 165. Pour les conducteurs de trains, sur 4 500 personnes inscrites, 268 sont engagées. La sélection est très stricte et tient compte du facteur de résistance au stress, important pour ce job. Outre l'apprentissage de la réglementation, l'accent est mis sur les attitudes correctes et le mode de vie approprié adapté à cette fonction. Trois accompagnements par an sont prévus pour les jeunes conducteurs. La formation permanente garantit l'entretien des connaissances professionnelles. Dix jours de formation, y compris le parcours sur un simulateur, sont organisés sur un cycle de trois ans. Des jours de formation supplémentaire sont prévus pour les compétences spécifiques et se clôturent chaque fois par un examen.

(En néerlandais) J'ai appris, à l'issue de plusieurs entretiens que j'ai eus ces derniers jours, que la charge de travail est un élément beaucoup plus complexe que, par exemple, le nombre d'heures passées à conduire un train avec concentration. L'heure du début de service joue également un rôle. La préparation du train aussi est une opération complexe et exerce une influence, au même titre que les communications internes, les longues périodes de conduite, les temps de repos et les trajets successifs. Nous voulons en tout cas inventorier les facteurs cités par les travailleurs pour trouver ainsi des solutions idéales.

(En français) De mars 2009 à janvier 2010, la SNCB a recruté 1722 externes.

(En néerlandais) Pour ce qui est des différentes catégories de personnel, la répartition est la suivante: 399 conducteurs de trains, 214 accompagnateurs, 292 collaborateurs universitaires, 98 sous-chefs de gare, 282 membres du personnel technique, 240 membres du personnel administratif et 197 ouvriers.

(En français) Pour 2010, la SNCB Holding a un contingent de 2 047 emplois à pourvoir, dont 308 sont gelés par le SNCB. Un certain nombre de postes seront comblés par du personnel provenant de B-Cargo. Le recrutement de techniciens n'a pas été facile ces dernières années mais les choses s'améliorent. Il y a de moins en moins de jeunes qui suivent une formation technique. Infrabel et la SNCB sont conscients de cet aspect et cherchent à développer un moyen d'informer et de motiver les jeunes.

(En néerlandais) Nous entendons établir une relation durable avec notre personnel et en cette période économique troublée il y a l'atout supplémentaire d'une certaine sécurité d'emploi. Nous cherchons également de manière active à mettre en place des formes de collaboration.

(En français) L'enquête de la SNCB auprès des conducteurs de trains, sur le vécu du travail, a été réalisée du 1^{er} septembre 2008 au 31 août 2009 par le service externe pour la prévention et la protection au travail. L'analyse des résultats de cette enquête doit permettre de répondre à une obligation légale figurant dans la loi et dans le Code sur le bien-être au travail. L'instrument d'enquête utilisé est recommandé par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale sur son site internet. Les premiers résultats ont été présentés le 4 février 2010 par le CPS, qui prépare un rapport final.

(En néerlandais) Je ne dispose malheureusement pas encore des données en question. Il n'existerait pour l'heure qu'une version provisoire. Compte tenu des circonstances, nous allons demander s'il n'est pas possible de disposer plus rapidement d'une version définitive.

(En français) La pression de travail varie suivant les services à prester. Elle est moindre pour un conducteur sur un long parcours avec peu d'arrêts que pour un conducteur d'omnibus.

(En néerlandais) Je me suis entre-temps informée pour savoir si une initiative européenne ne pouvait être prise en ce qui concerne la charge de travail et les temps de repos et de conduite. Il me semble que les comparaisons avec des secteurs comme le secteur aérien doivent être maniées avec une extrême prudence.

Il y a, d'une part, l'incidence du nombre de voyageurs et du matériel utilisé pour lesquels la comparaison avec le secteur aérien peut être faite et, d'autre part, la densité de l'espace aérien est d'un tout autre ordre que celle du réseau ferroviaire. C'est la raison pour laquelle il me semble qu'un régime spécifique est nécessaire pour le trafic ferroviaire.

Nous avons, lundi déjà, abordé la question des temps de formation, réduits de 250 à 200 jours ouvrables. Durant la formation de base, le nombre de jours de pratique est resté stable, soit de 90 à 100 jours. Les

conducteurs de train ne sont désormais plus formés que pour le type de matériel et la ligne sur lesquels ils circuleront, mais en cas de changement, la formation requise est évidemment dispensée. Je demanderai à la SNCB combien de formations ont été effectuées de manière à vérifier si elles ont bel et bien été assurées.

Tous les conducteurs de train suivent une formation linguistique et sont soumis à un examen portant sur leurs connaissances des deux langues nationales. La seconde langue fait également partie intégrante de la formation de base. Lors des épreuves de recertification organisées tous les trois ans, les connaissances linguistiques sont à nouveau testées. Le certificat de connaissances professionnelles doit également mentionner le niveau linguistique requis.

Un conducteur de train ayant les compétences requises reçoit une licence du service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF), valable dans toute l'Europe, ainsi qu'une ou plusieurs attestations du gestionnaire d'infrastructure ou d'une entreprise ferroviaire. Ce système remplace celui des brevets et des attestations délivrés conformément à l'arrêté royal du 18 janvier 2008. En vertu de la loi du 26 janvier 2010, toutes les conditions et tous les modèles de licences, les examens médicaux et psychologiques ainsi que les attestations d'examen professionnels sont fixés par arrêté royal.

(En français) Lundi, je vous ai informés des choix de 1999-2001 pour une installation complète de l'ETCS. Ils étaient inspirés par l'Europe et orientés vers l'avenir. Le système KVB n'est pas compatible.

(En néerlandais) La directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer fixe les principes d'application pour la sécurité d'exploitation. Cette directive a été transposée en droit belge en décembre 2006 et la loi a encore été modifiée récemment par la loi du 26 janvier 2010. Le principe est qu'Infrabel est responsable pour le volet de l'infrastructure ferroviaire et chaque opérateur est responsable pour sa partie du transport.

Par ailleurs, le service de Sécurité et d'Interopérabilité des chemins de fer créé le 16 janvier 2007 est l'autorité nationale belge chargée de contrôler la sécurité du réseau des chemins de fer.

(En français) La mission de cet organisme est d'enquêter après chaque accident grave et d'établir des recommandations en matière de sécurité. Il s'agit d'enquêtes techniques indépendantes de toute instruction judiciaire.

(En néerlandais) En vertu de la directive 2004/49, il existe donc quatre acteurs importants en matière de sécurité d'exploitation, à savoir le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire, l'autorité de sécurité nationale et l'organisme d'enquête.

(En français) La loi du 19 décembre 2006 attribuait certaines missions en matière de sécurité d'exploitation à la SNCB Holding: avis sur le système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructures et des entreprises ferroviaires, analyse des accidents bénins et incidents d'exploitation. Toutefois, suite aux remarques du Conseil d'État, la nouvelle loi du 26 janvier 2010 a supprimé ces diverses missions de la SNCB Holding en matière de sécurité.

Les investissements dans les gares ont représenté, de 2001 à 2009, 12,7 % des investissements de la SNCB.

(En néerlandais) Je déplore au plus haut point qu'il ait été dit que cet organe ne serait pas indépendant car le législateur a assurément pris l'initiative d'en faire un organisme indépendant. Douter de l'indépendance de cet organisme revient à le remettre totalement en question, ce qui serait particulièrement dommage.

(En français) Cette loi du 26 janvier 2010, qui vise à transposer la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de trains, a été publiée au *Moniteur belge* le 9 février 2010 avec entrée en vigueur le 19 février.

(En néerlandais) Une question a également été posée sur les règles de circulation proprement dites.

(En français) Suite à l'accident, le trafic est fortement perturbé sur la ligne Bruxelles-Hal. Plusieurs voies sont encore hors-service. Infrabel et la SNCB ont établi un service de trains alternatif mais le service en souffre.

(En néerlandais) La situation est complexe parce que nous devons également prendre des dispositions claires en concertation avec le parquet, le juge d'instruction et la cellule d'identification des victimes de la catastrophe (DVI) qui doivent pouvoir réaliser leurs travaux de façon approfondie. Par ailleurs, il s'agit de rendre le réseau ferroviaire à nouveau opérationnel le plus rapidement possible. Il a dès lors été décidé de prévoir un itinéraire de remplacement. Cette solution implique bien entendu des désagréments mais nous nous efforçons de les limiter au maximum. D'après Infrabel, le trafic ferroviaire sur la ligne Bruxelles-Hal devrait à nouveau se dérouler selon le schéma habituel à partir de lundi prochain.

J'ai tenté de répondre à toutes les questions. À la question de savoir si une comparaison peut être établie avec l'accident de Mons, je peux difficilement répondre. Si j'avais encore omis de répondre à certaines questions, faites-le moi savoir.

(En français) Les résultats de l'enquête judiciaire sur l'accident ferroviaire de Mons ne sont pas encore connus. Je ne puis donc vous donner des informations sur les causes de l'accident ni établir une comparaison.

(En néerlandais) Je ne suis pas en mesure de fournir davantage d'informations à ce sujet car l'enquête est encore en cours.

01.26 Michel Doomst (CD&V): Depuis une semaine et demie, la ministre s'est montrée une bonne porte-parole. Mais les usagers sont inquiets et il faut rétablir leur confiance par une communication appropriée. J'espère que l'option d'informer correctement à propos de la catastrophe pourra être maintenue. Il faut donc continuer à mettre l'accent sur les efforts fournis en matière de sécurité.

La pression sur le trafic ferroviaire, particulièrement de la région de Hal vers la capitale, continuera à s'intensifier. Dans le cadre du développement du transport suburbain, il faudra dès lors veiller à mettre en place un encadrement suffisant pour assurer la sécurité du réseau ferroviaire et des trains. Peut-être une visite de suivi serait-elle utile pour la région.

01.27 Bruno Stevenhuydens (VB): Nous pensons évidemment comme la ministre qu'il faut communiquer dans un esprit de totale ouverture à propos des faits. Sa volonté d'accélérer l'installation du système d'arrêt d'urgence est à saluer mais on n'a pas tiré toutes les leçons des accidents précédents. L'institution d'une commission d'enquête nous paraît dès lors constituer la seule initiative appropriée.

01.28 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): La question des conditions de travail demeure. Il conviendra de confronter les différents discours, notamment par des auditions en commission.

Vous avez apporté des réponses assez nuancées sur l'intérêt d'une série d'investissements. À côté des éléments positifs que vous soulevez, je ne suis pas convaincu des apports en termes de confort et en termes de fonctionnalités pour les voyageurs.

Il serait opportun de plancher sur l'évaluation de ces gros investissements. Tenir ces débats de manière sereine et en toute transparence sera un des moyens de restaurer la confiance dans la sécurité du rail belge.

01.29 Olivier Destrebecq (MR): Je m'interroge toujours sur le manque de concertation avec les conducteurs sur l'emplacement des signaux d'arrêt.

01.30 Inge Vervotte, ministre (en français): La direction "Accès au réseau" d'Infrabel a installé une concertation régulière avec les opérateurs ferroviaires appelée la *Safety Platform*. Toutes les propositions d'amélioration y sont prises en considération.

Le système TBL1+ limite très fort la distance de progression en zone interdite. Il active un freinage automatique d'urgence à partir de 300 mètres en amont d'un signal rouge si le train roule à une vitesse trop élevée. Infrabel prend toujours en compte une certaine distance de réserve entre un signal et le premier point de danger après ce signal. Le système ETCS permet un contrôle permanent de la vitesse du train.

(En néerlandais) Il s'agit de trouver un équilibre difficile entre la sécurité des personnes, l'exclusion des

risques et les garanties qui peuvent être données en la matière.

Même avec l'ETCS, le système le plus moderne et le mieux équipé, je ne peux garantir que tout risque en matière de sécurité est exclu. Il s'agit d'un message qui est difficile à faire passer mais il s'agit d'être correct. Il faut savoir que c'est le maximum que nous puissions faire. Il n'y aura jamais de réseau où le risque est nul. Cela vaut d'ailleurs pour tous les moyens de transport.

01.31 Juliette Boulet (Ecolo-Groen!): En ce qui concerne la ligne Bruxelles-Mons-Quévy, je plaiderais pour un rétablissement rapide des fréquences, des horaires et de la longueur des trains afin de garantir un confort normal.

Il serait peut-être intéressant que, dans le cadre du suivi de l'accident de Buizingen, on puisse discuter également de l'accident du 19 novembre.

En ce qui concerne le personnel de la SNCB, les conducteurs de trains et leurs représentants syndicaux seront les plus à même de vous faire part de la réalité de leur métier. J'espère que nous serons à leur écoute.

Enfin, quant aux investissements, je vous ai souvent interrogée sur l'accessibilité des petites gares pour les personnes à mobilité réduite et sur l'intermodalité. J'ai également fait des comparaisons entre les investissements prévus dans les petites gares et les investissements massifs prévus par la SNCB Holding. Les différences, énormes, sont parfois difficile à comprendre. Je voudrais qu'on puisse faire preuve de rationalité et de sobriété dans les projets en cours et à venir.

01.32 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): L'enquête doit en principe être clôturée dans un délai de quatre mois.

01.33 Camille Dieu (PS): Merci pour ces réponses très complètes. J'espère que votre volonté de résoudre les problèmes sera suivie d'effets. J'apprécie l'importance que vous accordez à la concertation sociale dans ce dossier où il y a un facteur humain important.

01.34 Linda Musin (PS): Je remercie aussi la ministre pour ses réponses. Il y a donc un accompagnement psychologique pour les victimes, les familles, les cheminots. Mais indépendamment du drame de Buizingen, existe-t-il un service d'appui psychologique permanent à la SCNB?

01.35 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit du *Corporate Prevention Service* (CPS).

Nous demanderons que cette question soit également examinée. Il me revient régulièrement qu'il est important que l'assistance et l'attention ne soient pas simplement immédiates et temporaires.

Les effets d'événements traumatisants se prolongent souvent des années durant. Je vérifierai auprès de la SNCB Holding et de la SNCB s'il y a des délais prévus. Il ne faut pas se contenter d'assister les victimes les plus gravement touchées. Il faut être conscient que toutes les personnes qui ont vécu ces événements sont traumatisées. Je veux être assurée que chacun puisse recourir à ce service.

01.36 Ludo Van Campenhout (Open Vld): La commission spéciale est l'instance idoine pour répondre aux questions. Elle pourra formuler des recommandations appropriées.

01.37 Jacqueline Galant (MR): Nous attendons énormément de la concertation sociale. Concernant le port de la ceinture, je me demandais pourquoi M. Schouppe reprenait en particulier cette matière puisque vous avez décidé de reprendre l'ensemble du dossier. N'attendons pas une autre catastrophe, il faut réagir maintenant. Nous comptons beaucoup sur vous.

01.38 Inge Vervotte, ministre (*en néerlandais*): J'ai reçu de nombreux courriers électroniques avec des suggestions, comme l'installation de ceintures de sécurité. J'ai demandé l'avis de la SNCB, du holding et d'Infrabel. Je transmettrai la réponse à la commission. Je ne peux toutefois prendre une initiative législative.

01.39 Éric Thiébaud (PS): Il est très important de rétablir au plus vite la confiance.

01.40 Jean-Jacques Flahaux (MR): La sécurité n'a pas de prix. Si les conclusions de la commission spéciale sont qu'il y a manque des moyens, il faudra que le Parlement discute d'un accroissement de ces moyens au profit de le SNCB.

Le patrimoine humain est le plus fondamental de la SNCB. Cela dit, je n'ai pas été convaincu par la politique de recrutement. On parvient à satisfaire les offres mais elles sont insuffisantes par rapport aux besoins.

Il a été dit lundi que le nœud de Hal est vital pour le rail. Je vous demande de veiller à ce que le groupe SNCB n'y fasse plus passer de trains qui ne soient pas munis des moyens de sécurisation.

Pour ce qui est du suivi de cette catastrophe, je reçois encore régulièrement des demandes de victimes qui attendent des réponses. Une semaine et demie après, il est important que le suivi soit assuré, notamment sur le plan administratif.

01.41 David Lavaux (cdH): Merci pour les réponses complètes. Le travail relève maintenant de la commission. C'est à nous d'approfondir, au cours des semaines à venir, les points soulevés pour aller au fond des choses, faire la clarté sur ce qui s'est passé et tracer les lignes pour l'avenir.

Je vous remercie également d'être attentive à ce qui se passe actuellement sur les lignes desservant le Hainaut au départ de Bruxelles. Il ne faut oublier aucun axe, je pense à celui qui va jusque Binche et est particulièrement touché par les problèmes. Avant les ceintures de sécurité, on a surtout besoin de places assises dans les trains.

Le président: Pour notre idéal d'une société moderne sans risque, un tel accident est bien entendu de trop. Même si la réunion de lundi a été longue et les questions nombreuses, elles ne sont qu'un préambule au travail de fond qui nous attend dès la semaine prochaine, en commission spéciale ou d'enquête.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 55.