



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

04-06-2013

Après-midi

Dinsdag

04-06-2013

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Échange de vues sur la décision de mettre un terme aux commandes du Fyra, avec le ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, et M. Marc Descheemaecker, CEO de la SNCB 1

Orateurs: **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, **Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, David Geerts, Ronny Balcaen, Linda Musin, Stefaan Van Hecke, Barbara Pas**, présidente du groupe VB, **Sabien Lahaye-Battheu**

INHOUD

Gedachtewisseling over de beslissing om de bestellingen van de Fyra teniet te doen met de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, en de heer Marc Descheemaecker, CEO van de NMBS 1

Sprekers: **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, **Steven Vandeput, Jef Van den Bergh, David Geerts, Ronny Balcaen, Linda Musin, Stefaan Van Hecke, Barbara Pas**, voorzitter van de VB-fractie, **Sabien Lahaye-Battheu**

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

du

MARDI 04 JUIN 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 04 JUNI 2013

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par Mme Sabien Lahaye-Battheu, présidente.

01 Échange de vues sur la décision de mettre un terme aux commandes du Fyra, avec le ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, et M. Marc Descheemaeker, CEO de la SNCB

La **présidente**: Les derniers développements du dossier Fyra nous ont tous laissés pantois. Après la mise hors service des trains Fyra le 18 janvier dernier, des défauts hallucinants dans les motrices ont été constatés par deux bureaux d'enquête indépendants extérieurs. Batteries inflammables, freins défectueux et portes mal fixées sont quelques-uns des milliers de vices de fabrication notés.

Sur la base de ces constats, le Conseil d'administration de la SNCB a décidé d'écarter définitivement les trains Fyra de notre réseau ferroviaire et de casser le contrat avec AnsaldoBreda. Cette décision est tout à fait pertinente.

La sécurité ferroviaire a toujours été notre souci prioritaire. En 2011, une commission spéciale a été installée pour analyser précisément la sécurité du rail. Cela n'a pas empêché le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) de donner son feu vert à la mise en circulation du Fyra. Voilà un constat qui mérite une enquête.

La décision prise en 2004 par la SNCB et les

De openbare vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

01 Gedachtewisseling over de beslissing om de bestellingen van de Fyra teniet te doen met de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, en de heer Marc Descheemaeker, CEO van de NMBS

De **voorzitter**: De recente ontwikkelingen in het Fyradossier hebben ons allen met verstomming geslagen. Nadat de Fyra op 18 januari uit dienst werd genomen, hebben twee onafhankelijke externe onderzoeksbureaus hallucinante gebreken vastgesteld aan de treinstellen. Het gaat om liefst duizenden gebreken waaronder ontvlambare batterijen, falende remmen en deuren die niet goed zijn bevestigd.

De raad van bestuur van de NMBS besliste daarom om de Fyra definitief van onze sporen te weren en het contract met AnsaldoBreda stop te zetten. Dat is de juiste beslissing.

De veiligheid op onze spoorwegen is altijd de eerste bezorgdheid geweest. In 2011 hebben we een bijzondere commissie opgericht om de veiligheid op het spoor te onderzoeken. Toch kreeg de Fyra groen licht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS). Dat is op zich een onderzoek waard.

Vreemd is ook dat de NMBS en de Nederlandse

Nederlandse Spoorwegen (NS) d'attribuer le marché à un fournisseur ne pouvant se prévaloir d'aucune expérience dans la construction de trains à grande vitesse constitue une autre bizarrerie dans ce dossier.

Nous devons également nous interroger sur la liquidation financière de la débacle Fyra. Je me réjouis en tout cas que seule une avance ait été versée. Selon la SNCB, cette somme de 32 millions est assurée par le biais d'une garantie bancaire. L'inactivité de Fyra a évidemment également entraîné une accumulation de coûts.

Les voyageurs méritent la transparence sur l'avenir. La décision à ce sujet doit de préférence être prise en concertation avec les Pays-Bas, les Nederlandse Spoorwegen et les organisations de voyageurs et également s'inscrire dans le cadre budgétaire. Je propose d'entamer un dialogue avec nos collègues de la Deuxième Chambre néerlandaise.

Le ministre compétent et M. Descheemaeker auront la parole en premier lieu. Les membres de la commission pourront ensuite poser leurs questions et formuler des observations.

01.01 Jean-Pascal Labille, ministre (*en français*): Le lancement du service Fyra reliant Bruxelles et Amsterdam a connu de grosses difficultés suite à des défauts constatés sur le matériel roulant. Après la découverte d'un morceau de capot sur la ligne, la circulation de ces trains en Belgique a été interdite jusqu'à nouvel ordre.

Le trafic international de voyageurs a été libéralisé. Les liaisons internationales entre la Belgique et les Pays-Bas ne sont pas considérées comme des missions de service public et ne sont pas couvertes par le contrat de gestion qui lie l'État belge à la SNCB.

Un partenariat lie la SNCB à la société des chemins de fer néerlandaise (NS) et à l'État néerlandais. Ce dernier a concédé à NS le droit d'exploiter sur le territoire néerlandais la ligne à grande vitesse reliant Bruxelles à Amsterdam. La SNCB agit dans le cadre de ses engagements contractuels à l'égard de NS et de l'État néerlandais. L'État belge n'intervient que dans le cadre du traité de 1996, qui prévoit des engagements quant à la construction d'une ligne à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas.

À la suite des problèmes techniques constatés, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de ne pas réceptionner les trois rames V250

Spoorwegen (NS) in 2004 opteerden voor een leverancier die geen ervaring had met de bouw van hogesnelheidstreinen.

We moeten ons ook vragen stellen over de financiële afwikkeling van het Fyradebacle. Positief is alvast dat er enkel een voorschot werd betaald. Die 32 miljoen is volgens de NMBS verzekerd met een bankgarantie. De inactiviteit van de Fyra heeft uiteraard ook geleid tot een opeenstapeling van kosten.

De reizigers verdienen duidelijkheid over de toekomst. De beslissing daarover moet bij voorkeur in overleg met Nederland, de NS en de reizigersorganisaties worden genomen en ook nog in het begrotingskader passen. Ik stel voor een dialoog te starten met onze collega's uit de Nederlandse Tweede Kamer.

Eerst komen de bevoegde minister en de heer Descheemaeker aan het woord. Daarna kunnen de commissieleden vragen stellen en opmerkingen maken.

01.01 Minister Jean-Pascal Labille (*Frans*): Bij de lancering van de Fyratreindienst tussen Brussel en Amsterdam zijn er grote moeilijkheden gerezen door defecten aan het rollend materieel. Nadat er een afgebroken stuk van een afdekkap op de spoorlijn werd gevonden, kreeg de Fyra tot nader order een rijverbod in België.

Het internationale reizigersverkeer is geliberaliseerd. De internationale verbindingen tussen België en Nederland worden niet beschouwd als een opdracht van openbare dienst en vallen niet onder het beheerscontract tussen de Belgische overheid en de NMBS.

De NMBS heeft een partnerschap gesloten met de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Nederlandse Staat. De Nederlandse overheid verleende voor haar grondgebied de NS het exploitatierecht voor de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam. De NMBS treedt dan weer op in het kader van haar contractuele verplichtingen ten aanzien van de NS en de Nederlandse overheid. De rol van de Belgische overheid beperkt zich tot een aantal bij het verdrag van 1996 vastgelegde verplichtingen met betrekking tot de aanleg van een hogesnelheidslijn tussen België en Nederland.

Gezien de vastgestelde technische problemen heeft de raad van bestuur van de NMBS besloten de drie V250-treinstellen van AnsaldoBreda niet in

d'AnsaldoBreda et a mis en demeure le constructeur de résoudre ces difficultés dans un délai de trois mois.

(En néerlandais) Des discussions ont eu lieu entre la SNCB, les chemins de fer néerlandais (NS) et le constructeur. Des experts indépendants ont également été consultés. Mott MacDonald, le bureau d'expertise externe des NS et de la SNCB, a pointé plusieurs problèmes fondamentaux ne pouvant être résolus qu'à long terme et moyennant d'importants investissements supplémentaires. Concept Risk, le bureau externe engagé par la SNCB, a émis de fortes suspicions quant à la conception et la construction du train et prédit des coûts de maintenance élevés. La fiabilité et la sécurité même du train ont été sérieusement remises en question. Plusieurs problèmes ont été signalés concernant la construction du système de freinage, le système de batteries, le risque de corrosion prématurée et la protection insuffisante des câbles électriques sous le train. Une révision complète pour résoudre tous ces problèmes prendrait entre 17 et 24 mois.

Sur la base de ces constats et vu l'incapacité d'AnsaldoBreda de répertorier les problèmes et de présenter un plan de redressement crédible, le conseil d'administration a décidé le 31 mai de refuser la livraison des rames, de mettre un terme au contrat, d'exiger le remboursement des avances déjà versées et de réclamer des dommages-intérêts.

(En français) L'achat du matériel est couvert par les garanties pour 37 millions d'euros, récupérables. Le 31 mai, la SNCB a actionné les garanties à première demande. Les autres dommages seront réclamés par voie judiciaire.

Selon la SNCB, la sécurité des passagers n'a pas été en péril, mais les défauts relevés ont jeté le doute sur la fiabilité future des rames. Certains points soulevés furent notamment résolus par des solutions parfois temporaires.

Il faut tirer les leçons de l'affaire. J'ai autorisé la transmission des documents pour l'enquête réalisée aux Pays-Bas et suis prêt à demander à la SNCB de communiquer les documents relevant en veillant à ce que la transparence ne nous préjudicie pas dans le contentieux avec AnsaldoBreda.

ontvangst te nemen en te aanvaarden, en de fabrikant drie maanden de tijd gegeven om die problemen op te lossen.

(Nederlands) Er werd overlegd tussen de NMBS, de NS en de constructeur. Er werden bovendien onafhankelijke experts geraadpleegd. Mott MacDonald, het externe expertenbureau van de NS en de NMBS, wees op een aantal fundamentele problemen die enkel op lange termijn en mits forse bijkomende investeringen konden opgelost worden. Concept Risk, het extern bureau dat de NMBS inschakelde, stelde ernstige vragen bij het ontwerp en de bouw van de trein en voorspelde zware onderhoudskosten. Niet alleen de betrouwbaarheid, maar ook de veiligheid zelf van de trein kwam in het gedrang. Er werden onder meer problemen gemeld met het ontwerp van het remsysteem, het batterijstelsel, vroegtijdige roestvorming en ontoereikende bescherming van elektrische kabels onder de trein. Een volledige revisie, met de bedoeling om alle problemen op te lossen, zou 17 tot 24 maanden vergen.

Op basis daarvan en van de vaststelling dat AnsaldoBreda er niet in slaagt de problemen in kaart te brengen of een geloofwaardig herstelplan te leveren, heeft de raad van bestuur op 31 mei het besluit genomen om de levering van de treinstellen te weigeren, het contract stop te zetten, de reeds betaalde voorschotten terug te vorderen en een schadevergoeding te eisen.

(Frans) Het bedrag van 37 miljoen euro dat de NMBS al aan voorschotten heeft betaald, is gedekt door bankgaranties. De spoorgroep zal dat geld dus kunnen recupereren. Op 31 mei jongstleden heeft de NMBS die bankgaranties op eerste verzoek gelicht. De overige schade zal langs gerechtelijke weg op de constructeur worden verhaald.

Volgens de NMBS is de veiligheid van de reizigers nooit in het gedrang gekomen. De vastgestelde gebreken hebben echter twijfels doen rijzen over de betrouwbaarheid van de Fyrtreinstellen in de toekomst. Zo werden er voor sommige mankementen slechts tijdelijke lapmiddelen aangereikt.

Men moet lering trekken uit deze zaak. Ik heb groen licht gegeven voor de overdracht van documenten in het kader van het onderzoek dat momenteel in Nederland loopt. Ik ben bereid de NMBS te verzoeken de relevante documenten over te maken, maar ik zal er wel op toezien dat die transparantie niet nadelig voor ons uitvalt in het geschil met AnsaldoBreda.

La présidente du CA de la SNCB m'a informé avoir communiqué au parquet de Bruxelles le rapport d'Ernst & Young sur l'achat des trains V250 et M. Descheemaeker m'a annoncé ce 4 juin avoir fait de même.

(En néerlandais) Après la décision de refuser la livraison du matériel roulant, j'ai chargé la SNCB d'instaurer le plus rapidement possible une nouvelle relation entre la Belgique et les Pays-Bas qui soit sûre, régulière et confortable. Les organes de gestion de la SNCB devront formuler des propositions concrètes par rapport au service global, qui doit satisfaire aux demandes du voyageur. La SNCB m'a assuré qu'elle y consacre toute son attention.

Depuis le 18 février 2013, huit trains assurent chaque jour l'aller retour entre Bruxelles et La Haye. Le taux d'occupation moyen est de 60 pour cent, avec des pointes jusqu'à 80 pour cent les vendredis. Ce qui concerne la fréquence, il fallait tenir compte des restrictions en matière de coûts, de sillons et de matériel disponibles et de personnel.

(En français) Dans une première phase, la SNCB proposera à NS et à l'État néerlandais de passer à dix liaisons par jour à partir de septembre. La SNCB espère passer à douze liaisons, sept jours par semaine, à partir de décembre. La SNCB décide en toute indépendance de l'offre internationale, en consultation avec NS.

En tant qu'actionnaire, la SNCB a également demandé à Thalys de porter son offre de liaisons à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam à douze par jour. L'augmentation pourra prendre effet à partir de décembre 2013.

En tant qu'actionnaire d'Eurostar, la SNCB prône l'instauration de deux liaisons quotidiennes Londres-Bruxelles-Amsterdam à partir de 2016.

La SNCB est aussi disposée à mener une étude pour une liaison ferroviaire classique Anvers-Eindhoven.

Je prends donc acte des pistes proposées par la SNCB.

01.02 Marc Descheemaeker *(en néerlandais)*: L'exposé du ministre était exhaustif et j'utiliserai dès lors le temps de parole qui m'a été imparti pour commenter plus en détails l'achat ainsi que

De voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS heeft me meegedeeld dat ze het rapport van Ernst & Young over de aankoop van V250-treinstellen aan het Brusselse parket heeft overgezonden. De heer Descheemaeker heeft me vandaag gemeld dat hij hetzelfde heeft gedaan.

(Nederlands) Na de beslissing om de levering van de treinstellen te weigeren, heb ik de NMBS opgedragen zo snel mogelijk een nieuwe, veilige, regelmatige en kwaliteitsvolle verbinding te creëren tussen België en Nederland. De beheersorganen van de NMBS moeten samen met de Nederlandse partners concrete voorstellen formuleren over een globale dienstverlening die voldoet aan de noden van de reizigers. De NMBS heeft mij verzekerd dat zij haar volle aandacht daar nu op richt.

Sinds 18 februari 2013 rijden er dagelijks acht treinen heen en terug tussen Brussel en Den Haag. De gemiddelde bezetting bedraagt ongeveer 60 procent met pieken tot 80 procent op vrijdag. Wat de frequentie betreft moest er rekening gehouden worden met de beperkingen inzake de kosten, de rijpaden en het beschikbaar materiaal en personeel.

(Frans) In een eerste fase zal de NMBS de NS en de Nederlandse overheid voorstellen vanaf september over te schakelen naar tien verbindingen per dag. De NMBS hoopt dat aantal vanaf december op te trekken tot twaalf dagelijkse verbindingen, zeven dagen op zeven. De NMBS beslist in alle onafhankelijkheid over het internationale aanbod, in overleg met de NS.

Als aandeelhouder van Thalys, heeft de NMBS gevraagd de hogesnelheidsverbindingen tussen Brussel en Amsterdam op twaalf per dag te brengen. Dat zou mogelijk zijn vanaf december 2013.

Als aandeelhouder van Eurostar pleit de NMBS voorts voor twee dagelijkse verbindingen Londen-Brussel-Amsterdam met ingang van 2016.

De NMBS is voorts bereid om na te gaan of een klassieke treinverbinding tussen Antwerpen en Eindhoven tot de mogelijkheden behoort.

Ik neem nota van de denksporen die de NMBS voorstelt.

01.02 Marc Descheemaeker *(Nederlands)*: De uiteenzetting van de minister was heel volledig. Ik van mijn kant zal het tijdsbestek met betrekking tot de aankoop evenals het initiatief inzake een audit

l'initiative de procéder à un audit de la procédure d'achat.

La décision de mettre un grand nombre de trains à grande vitesse en circulation entre Amsterdam et Bruxelles remonte à 2000.

(En français) Outre Amsterdam, l'ambition était de relier également Breda et La Haye à Bruxelles, ce qui nécessitait l'achat de onze rames de train à grande vitesse. Notre partenaire néerlandais devait acheter quinze rames.

(En néerlandais) La SNCB était amenée à acquérir onze rames entre 2000 et le printemps de 2003. La direction de l'époque avait proposé d'acheter onze trains à grande vitesse. Cette question a fait l'objet de discussions intenses au sein du comité de direction, dont je ne faisais partie que depuis peu. Les *business cases* soumis n'étaient guère convaincants et donnaient lieu par ailleurs à des liaisons déficitaires pour la SNCB entre La Haye et Bruxelles et Breda et Bruxelles.

L'administrateur délégué de l'époque a alors décidé de ne commander que trois trains, au lieu des onze prévus. Plusieurs parties étaient encore concernées par la consultation du marché. Des solutions de rechange ont par ailleurs été étudiées, telles l'acquisition de TGV d'occasion ou de trains Eurostar adaptés.

(En français) Réduire la commande de onze à trois rames permettait à la SNCB d'éviter des relations à perte pour les années à venir. M. Vinck a donc pris la bonne décision.

(En néerlandais) Le fait est qu'en mai 2004, un contrat a été conclu avec AnsaldoBreda en vue de la livraison du matériel en 2007. À ce moment-là, nos collègues néerlandais avaient toujours l'intention de procéder à l'acquisition de quinze trains.

On s'est attelé, à l'époque, à développer davantage le partenariat avec les NS, plus particulièrement avec High Speed Alliance (HSA), sa filiale à 90 %. Des problèmes antérieurs, liés au temps de parcours, ont refait surface. Les autorités néerlandaises avaient exigé de l'État belge et de la direction de la SNCB de réduire le temps de parcours sur le territoire belge pour les liaisons à grande vitesse. À ce moment-là, les autorités néerlandaises estimaient également qu'une action en dommages et intérêts pouvait être introduite

van het aankoopproces nader toelichten.

In 2000 werd er beslist om een groot aantal hogesnelheidstreinen te laten rijden tussen Amsterdam en Brussel.

(Frans) Het was de bedoeling dat er naast de verbinding met Amsterdam ook een hst-verbinding Brussel-Breda en Brussel-Den Haag zou komen, en daarvoor moesten er elf hogesnelheidstreinstellen aangekocht worden. Onze Nederlandse partner zou vijftien hst-stellen aanschaffen.

(Nederlands) De NMBS moest elf treinstellen kopen tussen 2000 en het voorjaar van 2003. Het toenmalige management heeft voorgesteld om elf hogesnelheidstreinen aan te kopen. Daarover is zeer intens gediscussieerd in het directiecomité, waarvan ik op dat ogenblik nog niet zo lang deel uitmaakte. De voorgelegde business cases waren weinig overtuigend en resulteerden voor de NMBS ook in verlieslatende verbindingen voor de trajecten Den Haag-Brussel en Breda-Brussel.

De toenmalige afgevaardigd bestuurder heeft dan beslist om geen elf maar drie treinen te bestellen. Bij de marktraadpleging waren toen nog diverse spelers betrokken. Men heeft ook alternatieven onderzocht, zoals de aankoop van tweedehandse TGV's of van omgebouwde Eurostartreinen.

(Frans) Dankzij de beslissing om maar drie treinstellen te bestellen in plaats van elf heeft de NMBS kunnen voorkomen dat er de komende jaren met verlieslatende verbindingen zou moeten worden gewerkt. De heer Vinck heeft destijds dus een verstandige beslissing genomen.

(Nederlands) Feit is dat in mei 2004 met AnsaldoBreda een contract werd afgesloten voor levering in de loop van 2007. Op dat moment hadden onze Nederlandse collega's nog altijd de intentie om vijftien treinen aan te kopen.

Er is toen verder werk gemaakt van de uitbouw van het partnership met de NS, meer bepaald met de 90 procent dochter High Speed Alliance, HSA. Er doken daarbij problemen op uit het verleden, met name de zogenaamde rijtijdproblematiek. De Nederlandse overheid eiste van de Belgische Staat en de toenmalige NMBS-top dat er een snellere rittijd zou komen op Belgisch grondgebied voor de hogesnelheidsverbindingen. De Nederlandse overheid ging er op dat moment ook vanuit dat er een claim tegen België zou kunnen worden

contre la Belgique à concurrence de plusieurs centaines de millions d'euros.

En mars 2005, notre ministre de tutelle de l'époque a pris l'initiative de prévenir une telle action en renouant des relations de travail correctes avec nos voisins du Nord. C'est la raison pour laquelle le ministre a consenti, à l'époque, au déploiement d'une liaison La Haye-Breda-Bruxelles. L'acquisition supplémentaire de matériel roulant posait toutefois problème à la SNCB, car elle aurait pu engendrer une perte annuelle d'environ 15 millions d'euros, soit un montant total de plus de 200 millions d'euros. La SNCB a dès lors toujours refusé de procéder à l'acquisition de ce train sans couverture financière, couverture qu'elle n'a jamais obtenue.

Les NS ont acheté une seizième rame et constaté par ailleurs que la SNCB n'avait, quant à elle, pas procédé à l'acquisition d'un train supplémentaire. Les autorités néerlandaises, le Parlement néerlandais et les NS ont alors exercé de fortes pressions pour que la SNCB s'exécute tout de même.

C'était la situation à la mi-2012. Les trains qui ont finalement été livrés ont été approuvés par un bureau d'expertise néerlandais et les Chemins de fer néerlandais en ont acquis neuf. Ces trains ont obtenu une certification aux Pays-Bas et une certification temporaire en Belgique. J'ai refusé d'accepter que ces trains circulent sur le territoire belge sous pavillon SNCB jusqu'à six jours environ avant la date de leur mise en service, en décembre 2012.

La nuit de samedi à dimanche 1er décembre, l'État néerlandais a signé un accord par lequel il renonçait à sa revendication historique de centaines de millions d'euros envers l'État belge, en échange d'une autorisation de circulation pour les trains Fyra. C'est la raison pour laquelle j'ai autorisé que les trains Fyra soient exploités sous certificat de sécurité belge.

À aucun moment cependant, nous n'avons accepté d'acquérir des trains d'AnsaldoBreda et cela pour plusieurs raisons, sans lien toutefois avec des éléments de sécurité. À ce jour, la SNCB n'a repris ou accepté aucun train AnsaldoBreda et depuis le deuxième dimanche de décembre 2012, les seules rames utilisées sont les néerlandaises. Celles-ci sont la propriété de la NS FSC, la filiale financière irlandaise des Chemins de fer néerlandais qui, à son tour, met le matériel à la disposition de la High Speed Alliance.

ingediend ten belope van meerdere honderden miljoenen euro.

Onze toenmalige voogdijminister heeft in maart 2005 het initiatief genomen om deze claim te vermijden en terug tot degelijke werkrelaties met onze noorderburen te komen. Daarom heeft de minister toen aanvaard om een verbinding Den Haag-Breda-Brussel in te leggen. De bijkomende verwerving van rollend materieel was echter voor de NMBS problematisch, want dit had aanleiding kunnen geven tot een jaarlijks verlies van ongeveer 15 miljoen euro, of een totaal bedrag van meer dan 200 miljoen euro. Daarom heeft de NMBS steeds geweigerd deze trein aan te kopen zonder financiële dekking. Die financiële dekking is er nooit gekomen.

NS ging wel over tot het verwerven van een bijkomend, zestiende treinstel. De NS moest vaststellen dat de NMBS van zijn kant niet tot de aankoop van een bijkomende trein was overgegaan. De Nederlandse overheid, het Nederlandse Parlement en de NS hebben grote druk uitgeoefend om dit alsnog te doen.

Dat was de situatie medio 2012. Eindelijk kwamen er treinen die door een Nederlands expertisebureau als volwaardig werden beschouwd en waarvan de Nederlandse Spoorwegen negen treinen afnamen. Deze treinen kregen een certificatie in Nederland en een voorlopige, tijdelijke certificatie in België. Ik heb geweigerd om deze treinen op het Belgisch grondgebied onder de vlag van de NMBS te aanvaarden tot ongeveer zes dagen voor de datum van inzet in december 2012.

Op de eerste zondagnacht van december werd er een overeenkomst bereikt, waarbij de Nederlandse overheid in ruil voor het laten rijden van de Fyratreinen afzag van zijn historische claim van honderden miljoenen euro jegens de Belgische Staat. Daarom heb ik toelating gegeven om de Fyratreinen in exploitatie onder Belgisch veiligheidscertificaat te laten rijden.

Wij hebben echter op geen enkel moment aanvaard om treinen van AnsaldoBreda te verwerven. Hiervoor waren er meerdere redenen, die echter niet gebonden waren aan veiligheidsaspecten. De NMBS heeft tot op vandaag geen enkele AnsaldoBredatrein overgenomen of aanvaard en er werd vanaf de tweede zondag van december 2012 uitsluitend met Nederlandse stellingen gereden. Deze stellingen zijn eigendom van de NS FSC, de financiële Ierse dochter van de Nederlandse Spoorwegen, die zelf het materiaal ter beschikking stelt van High Speed Alliance.

(En français) Les problèmes connus au début semblaient relever de toute mise en service d'un nouveau train. Pendant quelques semaines, la fiabilité s'est améliorée. À la mi-janvier, les conditions hivernales extrêmes ont révélé les véritables caractéristiques du train. La SNCB a alors proposé à la NS d'arrêter le service entre Amsterdam et Bruxelles. Le lendemain, l'autorité belge a interdit la circulation du train en Belgique.

Le comité de direction et le conseil d'administration ont constaté la nécessité de mettre AnsaldoBreda en demeure, en respectant les trois mois prévus par le contrat. Nous avons évalué tous les rapports des ingénieurs belges et néerlandais et avons demandé les avis extérieurs de Mott MacDonald ainsi que d'un spécialiste français.

(En néerlandais) Au même moment et dans la plus grande discrétion, le 22 février 2013, j'ai chargé Ernst & Young – sans en informer mon comité de direction – d'un audit sur la procédure d'achat de 2000 à 2004, jusqu'à la signature du contrat donc. Ernst & Young a remis son rapport définitif le 24 mai. Une version succincte a été mise à la disposition du conseil d'administration de la SNCB le 30 mai. Le rapport a été analysé par le conseil d'administration le lendemain, toujours dans la plus grande discrétion.

Le 3 juin, le président du conseil d'administration et moi-même avons transmis le document – en ce qui me concerne, la version complète du rapport – au procureur du Roi du parquet de Bruxelles. Conformément à l'article 29 du Code d'instruction criminelle, j'y ai joint une lettre. L'article 29 oblige en effet tout administrateur délégué d'une société anonyme de droit public de signaler immédiatement la présence de possibles irrégularités, quelles qu'en soient les raisons.

C'est le dernier acte que nous pouvons poser en vue de préparer toute action ultérieure à l'encontre d'AnsaldoBreda. Ces derniers jours, nous avons commencé à exécuter la décision de notre conseil d'administration. Nous avons exigé les garanties bancaires auprès de la banque garante. Nous avons informé toutes les parties prenantes de nos décisions et avons été en contact permanent avec elles ces dernières semaines.

(Frans) De problemen in het begin leken kinderziekten, problemen die zich altijd wel voordoen bij de indienstneming van een nieuwe trein. Gedurende een paar weken leek het beter te gaan met de betrouwbaarheid. Medio januari werden de technische mankementen dan toch voor iedereen duidelijk, door het extreme winterweer. De NMBS heeft de NS dan voorgesteld de verbinding tussen Amsterdam en Brussel stop te zetten. De dag daarna hebben de Belgische autoriteiten een rijverbod ingesteld voor de trein in België.

Het directiecomité en de raad van bestuur hebben vastgesteld dat het noodzakelijk was AnsaldoBreda in gebreke te stellen, met inachtneming van de contractuele termijn van drie maanden. Wij hebben alle rapporten van de Belgische en Nederlandse ingenieurs geëvalueerd, en extern advies ingewonnen bij Mott MacDonald en een Franse specialist.

(Nederlands) Op hetzelfde moment en in de grootste discretie heb ik Ernst & Young persoonlijk en zonder kennisgeving aan mijn directiecomité op 22 februari 2013 de opdracht gegeven om een audit uit te voeren naar het aankoopproces van de periode 2000 tot 2004, dus tot de contractondertekening. Op 24 mei 2013 werd het definitieve rapport van Ernst & Young afgeleverd. Het werd in een samengevatte versie aan de raad van bestuur van de NMBS ter beschikking gesteld op 30 mei 2013. Op 31 mei 2013 werd het, eveneens in de grootste geheimhouding, besproken door de raad van bestuur.

Op 3 juni 2013 hebben zowel de voorzitter van de raad van bestuur als ikzelf de procureur des Konings van het Brussels parket het document – in mijn geval de volledige versie van het rapport – ter beschikking gesteld. Ik heb bij het rapport een brief gevoegd, om te voldoen aan artikel 29 van het Wetboek van strafvordering. Artikel 29 verplicht namelijk een gedelegeerd bestuurder van een naamloze vennootschap naar publiek recht onmiddellijk melding te maken van aanwijzingen van mogelijke onregelmatigheden, om welke reden dan ook.

Dat is de laatste stap die wij kunnen zetten ter voorbereiding van mogelijke verdere acties ten aanzien van AnsaldoBreda. Wij hebben in de voorbije dagen een begin van uitvoering gegeven aan de beslissing van onze raad van bestuur. We hebben de bankwaarborgen opgeëist bij de waarborgverstrekende bank. We hebben alle stakeholders op de hoogte gebracht van onze beslissingen. De voorbije weken hebben wij trouwens met hen permanent contact gehad.

(En français) Le courrier arrêtant le contrat a été envoyé le 3 juin. On doit encore calculer le dédommagement qui sera demandé à AnsaldoBreda. Les mesures annoncées par le ministre ont été très favorablement accueillies par les associations de navetteurs.

(En néerlandais) Tant l'organisation de voyageurs néerlandais Rover que TreinTramBus, en Belgique, ont réagi d'une façon particulièrement positive aux propositions formulées par la SNCB, les NS et l'État néerlandais. Il s'agit d'une étape positive en vue d'arriver à une offre ferroviaire équilibrée entre nos deux pays.

Persoonlijk, je suis particulièrement heureux que nous puissions enfin abandonner les trains d'AnsaldoBreda. Je m'y étais déjà opposé en 2003.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Nous avons déjà protesté, à l'époque, contre la réduction progressive d'un service public, à savoir les trains Benelux, au profit d'une initiative commerciale. Nous continuons à préconiser un service semi-public régulier entre nos deux pays.

Combien de relations envisage-t-on de mettre en service à terme? Il me paraît approprié d'examiner les besoins précis en la matière. Il se peut que la demande ait notablement changé par rapport à la situation qui prévalait il y a treize ans, lorsqu'il a été décidé de mettre en place une liaison rapide supplémentaire.

Notre préoccupation n'est pas vraiment de savoir ce qui s'est exactement passé dans le dossier Fyra. La joint venture avec HSA Alliance faisait partie des activités commerciales de la SNCB et n'implique en principe aucun moyen public.

Je suppose toutefois que cette débâcle aura des répercussions sur le résultat du Groupe SNCB. Les pertes directes sont évitées par le biais des avances récupérées mais il y a également des pertes indirectes dues à la non-utilisation de trains, à l'absence de services et aux procédures juridiques. Pouvons-nous obtenir plus d'informations à ce sujet? Ces pertes peuvent-elles être récupérées? Peut-on garantir que des moyens issus de la dotation n'ont pas été utilisés?

HSA est par ailleurs condamné à verser une indemnité de 147 millions d'euros pour l'exploitation de la ligne. Qu'en est-il du côté belge? Quelle est la fonction de ces lignes aujourd'hui? La redevance

(Frans) Het schrijven waarin het contract wordt geannuleerd, werd op 3 juni verzonden. We moeten nog berekenen welke schadevergoeding er van AnsaldoBreda zal worden geëist. De door de minister aangekondigde maatregelen werden door de verenigingen van treingebruikers zeer positief onthaald.

(Nederlands) Zowel de reizigersorganisatie Rover in Nederland als TreinTramBus in België hebben bijzonder positief gereageerd op de voorstellen van de NMBS, de NS en de Nederlandse overheid. Dat is een positieve stap naar een gezond evenwicht in het treinaanbod tussen onze twee landen.

Persoonlijk ben ik bijzonder blij dat we eindelijk de treinen van AnsaldoBreda kwijt zijn. Ik had mij er al in 2003 tegen verzet.

01.03 Steven Vandeput (N-VA): Wij konden er in het verleden al niet mee akkoord gaan dat de publieke dienstverlening van de Benelux-trein werd afgebouwd ten voordele van een commercieel initiatief. Wij pleiten nog steeds voor een semipublieke dienstverlening tussen onze twee landen op regelmatige basis.

Aan hoeveel verbindingen wordt op termijn gedacht? Het lijkt me een goede zaak om eens te onderzoeken waaraan precies nood is. De vraag kan vandaag immers heel anders zijn dan dertien jaar geleden, toen werd beslist om enkel voor een extra snelle verbinding te gaan.

Onze bekommernis gaat niet zozeer uit naar wat er nu precies is misgelopen met de Fyra. De joint venture met HSA Alliance behoorde tot de commerciële activiteiten van de NMBS en daar zijn in principe geen overheidsmiddelen mee gemoeid.

Wel vermoed ik dat dit debacle op het groepsresultaat van de NMBS weegt. Door de gerecupereerde voorschotten wordt directe schade vermeden, maar er is ook onrechtstreekse schade door het niet-inzetten van treinen, het ontbreken van dienstverleningen en de juridische procedures. Kunnen wij daar meer inzicht in krijgen? Kan die schade worden verhaald? Kan worden gegarandeerd dat er geen dotatiemiddelen zijn gebruikt?

HSA wordt gekweld door een vergoeding van 147 miljoen euro voor de exploitatie van de lijn. Hoe zit dat aan Belgische zijde? Wat is de functie van deze sporen vandaag? Geldt de gewone

ordinaire pour l'utilisation des sillons est-elle d'application? rijpadvergoeding?

L'administrateur délégué a pris la décision qui s'imposait. Peut-il par ailleurs fournir des précisions sur le rapport qu'il a commandé et qui sera transmis au parquet?

De gedelegeerd bestuurder heeft de enige juiste beslissing genomen. Kan hij ook meer uitleg geven over het rapport dat hij heeft besteld en dat aan het parket wordt bezorgd?

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Je suppose que tous les documents seront disponibles pour les commissaires.

01.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik ga ervan uit dat alle documenten beschikbaar zullen zijn voor de leden van de commissie.

Depuis la conférence de presse, je me demande comment ces trains ont pu être homologués à des fins commerciales. Le ministre a beau affirmer que les problèmes n'ont pas entraîné de dangers pour les voyageurs, la liste des anomalies est tout de même assez longue.

Ik vraag me sinds de persconferentie af hoe het kan dat die treinen werden toegelaten voor commerciële activiteiten. De minister zegt dat de problemen geen gevaar voor de reizigers opleverden, maar de waslijst gebreken is toch nogal lang.

La façon dont le SSICF s'est défendu dans la presse écrite concernant la délivrance du certificat de sécurité provisoire ne me convainc pas davantage. Ces déclarations reviennent à confirmer simplement que les procédures administratives ont été correctement suivies. Je voudrais obtenir davantage de précisions à ce sujet.

De verdediging van de DVIS in de kranten over het tijdelijke veiligheidscertificaat dat werd afgeleverd, overtuigt mij ook niet. Men baseert zich daarbij louter op het correct volgen van de administratieve procedures. Daarover wil ik meer duidelijkheid.

La SNCB a testé à plus d'une reprise la sécurité de ces trains et ceux-ci n'ont jamais passé les tests. Il est donc déplorable qu'ils aient pu rouler pendant 40 jours.

De NMBS heeft de treinen meer dan eens op veiligheid getoetst en de treinen hebben die toets nooit doorstaan. Ik vind het dan wel wrang dat ze 40 dagen hebben gereden.

Point important: le Fyra sera remplacé par un train qui satisfera les desiderata des voyageurs. Lors de la conférence de presse, ce projet a été joliment qualifié de "concept dual". La liaison concernée ne sera plus exclusivement assurée par des trains à grande vitesse – même si la fréquence du Thalys sera finalement accrue – mais elle sera également confiée aux anciens trains Benelux.

Het is belangrijk dat er een alternatief voor de verbinding met de Fyra zal worden uitgewerkt dat rekening houdt met wat de reizigers willen. Tijdens de persconferentie werd het mooi 'een duaal concept' genoemd. Men wil niet langer alleen inzetten op hogesnelheidstreinen – de Thalys zou nu toch frequenter kunnen rijden – maar ook op de oude Benelux-treinen.

L'étude relative à la mise en place d'une éventuelle liaison entre Anvers et Eindhoven constitue une autre piste surprenante. Les voyageurs du sud des Pays-Bas sont en tout cas demandeurs d'une telle option.

Een verrassend idee was dat men zou onderzoeken of een dienst tussen Antwerpen en Eindhoven mogelijk is. Het zuiden van Nederland is daar in elk geval vragende partij voor.

Ces pistes ont-elles déjà été discutées avec les Pays-Bas et dans quels délais seront-elles concrètement mises en œuvre?

Werden die ideeën al doorgesproken met Nederland? Binnen welke termijn zullen ze concreet worden uitgewerkt?

Lors de la conférence de presse, des erreurs d'appréciation commises par les prédécesseurs de l'actuel administrateur délégué ont été pointées du doigt. Quelles fautes ont été commises? Nous attendons avec intérêt le rapport d'Ernst & Young sur la procédure d'adjudication. Les termes du dossier d'adjudication ont été modifiés à plusieurs

Tijdens de persconferentie werd gesteld dat er inschattingfouten werden gemaakt door de voorgangers van de huidige gedelegeerd bestuurder. Welke fouten waren dat? We kijken met belangstelling uit naar het rapport van Ernst & Young over de aanbestedingsprocedure. Tijdens de procedure is het aanbestedingsdossier

reprises durant celle-ci et je souhaiterais obtenir des précisions sur ces modifications.

Je me demande jusqu'à quel point la SNCB et les NS ont suivi cette procédure. Lors des auditions, j'ai cru comprendre que des ingénieurs de la SNCB et des NS étaient quasiment présents en permanence lors du montage. Si cette information se vérifie, au vu de la liste des défauts constatés, je me demande si des rapports intermédiaires pouvant faire apparaître l'existence de problèmes ont été présentés et discutés lors d'un comité de direction ou d'un conseil d'administration.

Une série de problèmes ont été signalés aux Pays-Bas dès 2007. Je note qu'en 2003, c'est-à-dire en pleine procédure d'adjudication, des techniciens auraient mis M. Meerstadt en garde contre des trains présentant des défaillances techniques. Il me semble avoir lu que des conseillers sécurité de la SNCB auraient testé le Fyra, notamment sur la ligne Bruxelles-Louvain. Des problèmes auraient pu émerger à ce moment-là. Des signaux ou des rapports alarmants ont-ils été diffusés entre l'adjudication et la livraison?

Des imprécisions subsistent également en ce qui concerne les conséquences financières. Outre le blocage des comptes, des demandes de dédommagements additionnels seront introduites. A-t-on déjà une idée plus précise des différents éléments qui seront facturés: détérioration de l'image de marque par exemple, frais d'audits, déploiement de personnel pour la construction? Je pense qu'Infrabel peut également constituer un dossier de demande de dédommagements pour non-utilisation des sillons prévus et des infrastructures coûteuses aménagées. Ces demandes de dédommagements vont déclencher une âpre bataille juridique. Dès à présent AnsaldoBreda déclare que la Belgique et les Pays-Bas doivent assumer une partie des responsabilités pour avoir modifié les spécifications durant la construction des trains. L'entreprise fait également valoir que les deux pays n'ignoraient pas que le Fyra serait construit sur la base d'un nouveau concept en vertu duquel les moteurs seraient installés sous les motrices plutôt que dans une locomotive séparée. Ce concept devait encore faire ses preuves et les différentes parties le savaient.

Je pense que la tactique de la réaction immédiate est la bonne. Il serait en effet inopportun de s'interroger trop longuement sur le bien-fondé des demandes de dédommagements formulées à l'égard d'AnsaldoBreda.

een paar keer van inhoud veranderd en die wijzigingen wil ik ook graag verduidelijkt zien.

Ik vraag mij af in hoeverre de NS en de NMBS dat procesverloop hebben opgevolgd. Tijdens de hoorzittingen heb ik begrepen dat er haast permanent ingenieurs van de NS en de NMBS aanwezig waren bij de montage. Als dat klopt en we zien vandaag die lijst gebreken, vraag ik me af of er nooit tussentijdse rapporten zijn geweest die werden besproken op een directiecomité of een raad van bestuur en waaruit kon worden afgeleid dat er toch wel wat problemen waren.

In 2007 werd in Nederland al een aantal problemen gemeld. Ik lees dat de heer Meerstadt in 2003, dus nog tijdens de aanbesteding, door technici zou zijn gewaarschuwd voor technisch gebrekkige treinen. Ik meen te hebben gelezen dat de Fyra werd getest door NMBS-veiligheidsadviseurs, onder andere op de lijn Brussel-Leuven. Toen hadden problemen ook kunnen blijken. Zijn er in de periode tussen de aanbesteding en de oplevering alarmerende signalen of rapporten gekomen?

De financiële gevolgen zijn ook nog niet helemaal duidelijk. Naast de geblokkeerde rekeningen is er ook nog de extra schade waarvoor een schadeclaim zal worden ingediend. Is er al meer zicht op wat er precies in rekening zal worden gebracht, bijvoorbeeld imagoschade, audits, de inzet van personeel tijdens de constructie? Ik denk dat Infrabel wellicht ook een schadeclaim kan opmaken voor het niet gebruiken van de geplande rijpaden en van de dure infrastructuur die werd aangelegd. De schadeclaim zal een juridische strijd doen ontbranden. AnsaldoBreda zegt nu al dat België en Nederland deels zelf voor de problemen hebben gezorgd door de specificaties tijdens de bouw van de treinen aan te passen. Het bedrijf voert ook aan dat beide landen wisten dat de Fyra volgens een nieuw concept zou worden gebouwd, namelijk met de motoren onder de treinstellen in plaats van met een aparte locomotief. Dat concept moest zijn degelijkheid nog bewijzen en dat wist iedereen.

Ik denk dat het goed is om meteen duidelijk te reageren. Het zou niet goed zijn om nu al grote vraagtekens te zetten bij de haalbaarheid van de schadeclaims ten aanzien van AnsaldoBreda.

01.05 David Geerts (sp.a): Après la conférence de

01.05 David Geerts (sp.a): Na de persconferentie

presse de la semaine dernière, je me suis rendu compte à quel point, comme l'aurait dit Bredero, tout peut basculer. Alors qu'initialement, les responsables affirmaient au Parlement que le Fyra démarrait sur les chapeaux de roues, M. Descheemaeker déclare aujourd'hui qu'il est soulagé de pouvoir se défaire de ce train de pacotille. La perception s'est ainsi modifiée fondamentalement en quelques mois.

Après avoir vu les photos dans les médias, je ne comprends pas comment le Fyra a pu rouler. Soit, les quotidiens ont fortement exagéré les risques, soit les voyageurs ont été des cobayes payants. Je me félicite qu'il ait été décidé de refuser la livraison. Comment a-t-on pu un jour mettre en service ce train? Il a semble-t-il subi 50 000 heures de tests. Quels ont été les résultats de ces tests? Un rapport a-t-il été rédigé?

Comme M. Van den Bergh l'a déjà évoqué, plusieurs voyages de service à destination de l'usine italienne d'AnsaldoBreda ont eu lieu en 2010 et 2011. Ces voyages de service n'ont-ils donné lieu à aucun rapport? La mauvaise qualité des trains y a-t-elle fait l'objet d'un constat? Y a-t-il eu des ratés sur le plan de la réalisation des tests?

Les trains devaient être livrés en 2007. Le comité de direction ou le conseil d'administration ont-ils été informés des retards de livraison mais aussi, par exemple, des constats de leurs propres ingénieurs? Comment se fait-il que les trains Fyra aient été jugés opérationnels?

Par ailleurs, invoquer la sous-traitance des contrôles est un argument un peu faible. Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) devrait aussi être interrogé car c'est lui qui a procédé au contrôle. Je voudrais également demander au ministre de mettre les rapports de Mott MacDonald et Concept Risk à la disposition du Parlement car nous pourrions en tirer de nombreux enseignements. Comment se fait-il que le contrôle interne effectué par la SNCB n'ait pas constaté les manquements? Pourquoi la rédaction du rapport d'Ernst & Young n'a-t-elle été entamée que le 22 janvier 2013?

Enfin, je demeure opposé à la libéralisation du transport de personnes et à la suppression du train Benelux. Je me félicite dès lors que le ministre ait l'intention d'améliorer la liaison et que les voyageurs auront le loisir de l'emprunter à leur guise, parallèlement aux liaisons rapides, bien entendu. Pour rétablir la confiance des voyageurs, nous devons impérativement les replacer au centre des préoccupations, également dans le cadre du

van vorige week kwam onmiddellijk de spreuk van Bredero bij me op: "Het kan verkeren." In het begin werd in het Parlement nog gezegd dat de Fyra een vliegende start nam, vandaag zegt de heer Descheemaeker dat hij blij is dat hij van die rommeltrein af is. De perceptie is dus op een aantal maanden grondig gewijzigd.

Nadat ik de foto's in de media zag, begrijp ik niet hoe de Fyra ooit heeft kunnen rijden. Ofwel hebben de kranten de risico's sterk overdreven, ofwel waren de reizigers – betalende – proefkonijnen. Ik ben blij dat beslist werd om de levering te weigeren. Hoe kan het dat deze trein ooit in dienst werd gesteld? De trein zou 50.000 uren getest zijn. Wat waren de resultaten? Is daar een rapport over?

Zoals de heer Van den Bergh al aanhaalde, zijn er in 2010 en 2011 verschillende dienstreizen naar de Italiaanse fabriek van AnsaldoBreda geweest. Er moet toch een rapport van die dienstreizen bestaan? Zijn er vaststellingen gebeurd van de slechte kwaliteit van de treinen? Is er iets mis met de manier waarop werd getest?

De treinen moesten in 2007 worden geleverd. Is er binnen het directiecomité of de raad van bestuur gerapporteerd over de vertraging in de levering, maar ook over bijvoorbeeld de vaststellingen van de eigen ingenieurs? Hoe komt het dat de Fyratreinen operationeel zijn gemaakt?

Daarnaast is het een zwakke reactie om aan te voeren dat de controle was uitbesteed. Daarom zou ook de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) bevraagd moeten worden, want die dienst heeft de controle gedaan. Ik vraag de minister ook om de rapporten van Mott MacDonald en Concept Risk ter beschikking te stellen van het Parlement. We zullen daar immers heel veel kunnen uit leren. Hoe komt het dat de interne controle bij de NMBS de mankementen niet heeft vastgesteld? Waarom werd het rapport van Ernst & Young pas op 22 januari 2013 begonnen?

Ten slotte ga ik er nog steeds niet mee akkoord dat het personenvervoer is geliberaliseerd en de Benelux-trein is afgeschaft. Het verheugt me dan ook dat de minister de verbinding opnieuw zal verbeteren en dat de mensen er vrij zullen kunnen op- en afstappen, naast natuurlijk de snelle verbindingen. Om het vertrouwen van de reizigers te herstellen, is het essentieel dat we die reiziger opnieuw centraal stellen, ook op het vlak van

transport international.

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Certains se réjouissent de l'arrêt de l'aventure. Vous n'êtes pas fâché d'être débarrassé de ces trains et vous avez sans doute vos raisons. Reste que c'est le fiasco industriel et commercial d'un projet vieux de dix ans qui aura fonctionné un mois. On peut se poser des questions sur la gestion de ce projet. Vous dites vous y être opposé depuis le début. Cela pose la question de l'adhésion du management à ce projet.

On peut craindre des conséquences financières ou judiciaires pour le Groupe. Derrière ce projet, des investissements importants ont été consentis en infrastructures. Quel est le manque à gagner pour le gestionnaire d'infrastructure?

Peut-être sommes-nous entrés dans un jeu de communication? Malgré les systèmes de garantie prévus, je crois que nous ne récupérerons les acomptes qu'au terme d'une très longue bataille juridique. Comment imaginez-vous gérer les suites de ce projet?

Dès le début de l'offre Fyra en décembre, la réservation de places et la ponctualité firent l'objet de critiques. Non sans mépris à l'égard des journalistes, on répond en comparant avec la ponctualité du Thalys et de l'Eurostar à leurs débuts.

Lors des vœux de la SNCB, c'était une rame Fyra hollandaise qui était exposée car aucune de celles qui avaient été commandées par la SNCB n'avait été réceptionnée.

Très vite, on a appris que le SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) n'avait accordé qu'une autorisation provisoire de circulation, ce qui laisse penser qu'il y avait des problèmes de sécurité. La circulation fut arrêtée provisoirement.

Le discours a évolué depuis décembre. On parle aujourd'hui d'un rapport accablant, mais on laissait entendre qu'aucun problème ne touchait à la sécurité!

Je ne comprends pas l'évolution du discours en trois mois alors que le projet fut à l'étude pendant dix ans et qu'on a parlé de visites régulières au constructeur. Comment n'a-t-on pas détecté les problèmes?

internationaal vervoer.

01.06 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Sommigen zijn blij dat er een punt werd gezet achter het Fyra-verhaal. U bent er niet rouwig om dat u van die trein verlost bent, en daar heeft u vast uw redenen voor. Hoe dan ook is dit het industriële en commerciële failliet van een project dat tien jaar lang werd voorbereid en welgeteld één maand heeft gedraaid. De manier waarop een en ander aangepakt en beheerd werd, doet vragen rijzen. U zegt dat u vanaf het begin tegen het project gekant was; men kan zich dan ook afvragen in hoeverre de directie het project onderschreef.

Een en ander dreigt financiële en/of juridische gevolgen voor de Groep te hebben. Er werd immers ook fors geïnvesteerd in de infrastructuur. Hoeveel bedraagt de inkomstenderving voor de infrastructuurbeheerder?

Misschien is dit het begin van een communicatiespelletje? Ondanks de bestaande garantieregelingen denk ik dat wij de voorschotten slechts na afloop van een zeer lange juridische strijd zullen kunnen recupereren. Hoe zult u dit project verder aanpakken?

Al in december, toen de Fyratreinen voor het eerst werden ingezet, waren de plaatsbespreking en stiptheid het mikpunt van kritiek. Er werd ietwat neerbuigend gereageerd op vragen van journalisten en men maakte de vergelijking met de stiptheid van Thalys en Eurostar in het begin.

Op de nieuwjaarsreceptie van de NMBS werd er een Nederlands Fyratreinstel tentoongesteld, want geen enkele van de door de maatschappij bestelde stellen was al geleverd.

Al gauw vernamen wij dat de DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) slechts zijn voorlopige toestemming had verleend voor het inzetten van deze treinen. Dat wijst erop dat er problemen waren op het stuk van de veiligheid. Er werd op een bepaald moment beslist om de treinen voorlopig niet meer te laten rijden.

Het verhaal dat men ophangt, is niet meer hetzelfde als in december. Men heeft het vandaag over een bezwarend rapport. Er zouden echter geen veiligheidsproblemen geweest zijn.

Ik begrijp niet hoe het verhaal in drie maanden tijd zo is geëvolueerd; het hele project was al tien jaar in studie en men sprak van regelmatige bezoeken aan de constructeur. Hoe komt het dat de problemen niet eerder werden opgemerkt?

En revenant à la formule Benelux antérieure et en accroissant la fréquence du Thalys, dans quel type d'offre se situe-t-on? Comment va-t-on répondre à la demande des voyageurs, sachant que le Thalys n'est pas le plus demandé?

On nous a répondu ces derniers mois que la diminution de l'offre Thalys sur la dorsale wallonne et sur le trajet Bruxelles-Paris était due à une disponibilité réduite des rames. Comment dès lors affirmer aujourd'hui que, d'ici décembre, une offre supplémentaire de Thalys sera proposée vers les Pays-Bas?

J'accueille néanmoins favorablement l'annonce de la transmission des documents pour aller plus avant dans le dossier.

01.07 Linda Musin (PS): Un flot de questions ont été posées lors de la commission Benelux sur ce dossier, qui en appelle encore beaucoup.

Lors de la commission Benelux, je vous avais interrogé, Monsieur Descheemaeker, à propos de ce 1,8 million affecté au "suivi de qualité". Vous m'aviez répondu que ce type de dépense était tout à fait habituel. Mais que faut-il penser de ce travail qui n'a pas porté ses fruits?

Etes-vous confiant dans votre capacité à récupérer les sommes investies dans le Fyra compte tenu de la situation financière d'AnsaldoBreda?

Je voudrais que vous nous en disiez un peu plus sur le rapport d'Ernst & Young déposé au parquet. Le fait est peu courant.

01.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Le dossier du Fyra est une véritable calamité. Voici six mois, le train Benelux dû céder la place au Fyra. Résultat: des retards interminables, des trains supprimés et des voyageurs mécontents. La SNCB a essayé d'apaiser les mécontents en indiquant que les problèmes liés au lancement étaient plus nombreux que prévus mais que le plan de rétablissement et d'amélioration apporterait une solution à bref délai.

Après plusieurs mois de désagréments pour les voyageurs, le Fyra est à présent définitivement supprimé parce qu'il ressort d'une enquête que ces engins ne sont absolument pas fiables. Leur système de freinage est défaillant, leurs batteries surchauffent, ils sont sensibles à l'oxydation, leurs portes se détachent et leurs circuits électriques ne

Hoe zal het aanbod worden gestructureerd als men teruggrijpt op de vroegere Benelux-formule en meer Thalystreinen laat rijden? Hoe denkt men aan de vraag van de reizigers te voldoen? Het is immers niet de Thalys die de voorkeur van de reiziger wegdraagt.

Men heeft ons de jongste maanden geantwoord dat het verminderde Thalysaanbod op de Waalse as en op het traject Brussel-Parijs te wijten was aan een beperkte beschikbaarheid van de treinstellen. Hoe kan men dan nu zeggen dat er tegen december bijkomende Thalystreinen zullen rijden richting Nederland?

Ik verwelkom niettemin de mededeling dat de documenten ons zullen worden overgezonden, zodat we dit dossier verder kunnen napluizen.

01.07 Linda Musin (PS): Er werd al een resem vragen gesteld tijdens de bijeenkomst van de commissie van de Benelux-Raad naar aanleiding van dit dossier, en er rijzen nog veel meer vragen.

Mijnheer Descheemaeker, tijdens die bijeenkomst ondervroeg ik u over dat bedrag van 1,8 miljoen dat werd uitgetrokken voor de kwaliteitscontrole. U antwoordde dat dergelijke uitgaven volstrekt normaal zijn. Wat moeten we echter denken van de belabberde resultaten van die controle?

Bent u er gerust op dat u de in de Fyra geïnvesteerde sommen zult kunnen terugkrijgen, gelet op de financiële situatie van AnsaldoBreda?

Tevens zou ik van u wat meer willen vernemen over het rapport van Ernst & Young dat aan het parket werd bezorgd. Een dergelijke demarche komt niet vaak voor.

01.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het Fyradossier is een waar rampdossier. Zes maanden geleden moest de Benelux-trein plaatsmaken voor de Fyra. Dat leidde tot ellenlange vertragingen, afschaffingen van ritten en ontevreden reizigers. De NMBS suste het ongenoegen en verklaarde dat er meer opstartproblemen waren dan verwacht, maar dat het herstel- en verbeterplan snel soelaas zou bieden.

Na maanden reizigersleed wordt de Fyra nu afgevoerd omdat na onderzoek blijkt dat de treinen totaal onbetrouwbaar zijn. Ze kampen met een zwak remsysteem, oververhitte batterijen, roestvorming, loskomende deuren, onbetrouwbare elektriciteitscircuits, enzovoort. Toch hoorde ik vandaag in de inleiding beide sprekers verklaren dat

sont pas fiables, etc. Pourtant, les deux orateurs ont déclaré aujourd'hui, dans leur introduction, que jamais les voyageurs n'ont couru de danger.

M. Descheemaeker s'est pourtant référé précédemment, lors d'une conférence de presse, à une enquête dont il ressortait que le Fyra avait récolté pas moins de 2 000 pénalités. Or si des pénalités existent, le train concerné ne peut plus circuler. Pourquoi le test en question n'a-t-il pas été effectué? Quels tests ont été réalisés avant la mise en service des rames sur le réseau ferré? Ces 2 000 pénalités ne sont-elles apparues qu'au cours du premier mois d'exploitation et les manquements sont-ils passés inaperçus lors du lancement du projet?

Quelles leçons pouvons-nous en tirer? M. Descheemaeker fait essentiellement référence à la période antérieure à son entrée en fonction. N'y a-t-il dès lors jamais eu, depuis 2005, d'élément indiquant que quelque chose clochait? Est-il exact qu'un groupe d'ingénieurs de la SNCB a été envoyé en Italie pour encadrer la construction du Fyra? De combien d'ingénieurs s'agissait-il? De quel budget disposaient-ils et que disent leurs rapports? La commission peut-elle consulter ces rapports?

D'après M. Descheemaeker, les dommages s'élèvent à 37 millions d'euros mais nous ne devons apparemment pas nous faire de souci à ce sujet en raison de la garantie bancaire. Cette somme de 37 millions d'euros pourra-t-elle réellement être récupérée compte tenu de la situation financière d'AnsaldoBreda?

Je me demande si aucune décision politique erronée n'a été prise. Pour le déterminer, le Parlement devra être en mesure de consulter tous les documents utiles: contrats, adjudications, rapports de suivi et d'enquête. Le ministre met ces documents à la disposition de la commission et je m'en félicite. Il peut néanmoins être utile également d'associer la Cour des comptes aux aspects financiers du dossier. Le ministre est-il également disposé à associer la Cour des comptes au dossier?

Pour garantir le service au voyageur, la capacité du train Benelux sera portée à douze trajets par jour. On envisage également une fréquence accrue pour le Thalys et le recours à l'Eurostar. La mise en service de trains à grande vitesse n'apporte toutefois pas de solution pour les voyageurs qui font ce trajet tous les jours, par exemple dans le cadre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il est absolument indispensable qu'à terme, seize trains, que l'on puisse prendre sans

er nooit gevaar voor de reizigers is geweest.

Eerder heeft de heer Descheemaeker op een persconferentie nochtans verwezen naar een onderzoek waaruit bleek dat de Fyra niet minder dan 2.000 strafpunten had. Als er strafpunten zijn, dan mag een trein niet rijden. Waarom werd een dergelijke test niet uitgevoerd? Welke testen werden wel uitgevoerd voor die treinen op het spoornet kwamen? Zijn die 2.000 strafpunten pas ontstaan tijdens de eerste maand op het spoor en werden ze niet opgemerkt bij de start van het project?

Welke lessen kunnen wij hieruit trekken? De heer Descheemaeker verwijst vooral naar de periode toen hij nog geen verantwoordelijkheid droeg. Zijn er sinds 2005 dan nooit indicaties geweest dat er iets fout liep? Klopt het dat een groep ingenieurs van de NMBS naar Italië werd gestuurd om de bouw van de Fyra te begeleiden? Over hoeveel ingenieurs ging het, over welk budget beschikten zij en wat staat in hun rapporten? Kan de commissie die rapporten inkijken?

Volgens de heer Descheemaeker bedraagt de schade 37 miljoen euro, maar wegens de bankwaarborg moeten wij ons daarover blijkbaar geen zorgen maken. Zal die 37 miljoen euro echt kunnen worden gerecupereerd, in het licht van de financiële situatie van AnsaldoBreda?

Ik vraag me af of er geen verkeerde beleidsbeslissingen zijn genomen. Om dat uit te maken moet het Parlement alle nuttige documenten kunnen inkijken: contracten, aanbestedingen, opvolgings- en onderzoeksrapporten. De minister stelt deze documenten ter beschikking van de commissie en dat is een goede zaak. Het kan echter ook nuttig zijn het Rekenhof in te schakelen voor de financiële aspecten van de zaak. Is de minister bereid ook het Rekenhof in te schakelen?

Om de dienstverlening aan de reiziger te verzekeren wordt de capaciteit van de Benelux-trein verhoogd naar twaalf ritten per dag. Er wordt ook gedacht aan een hogere frequentie voor de Thalys en het inschakelen van de Eurostar. Het inschakelen van hogesnelheidstreinen biedt echter geen oplossing voor wie dagelijks dit traject aflegt, bijvoorbeeld in het kader van woon-werkverkeer. Het is absoluut noodzakelijk dat er op termijn opnieuw zestien treinen per dag rijden waar men

réserve, soient à nouveau opérationnels tous les jours.

Je suis étonné que M. Descheemaeker ait déposé plainte auprès du procureur du Roi.

01.09 Marc Descheemaeker (*en néerlandais*): Je n'ai pas déposé une plainte mais un dossier.

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Le dossier a été déposé en vertu de l'article 29 du Code d'instruction criminelle. Cet article stipule que tout fonctionnaire qui acquerra la connaissance d'un crime ou d'un délit sera légalement tenu d'en donner avis au procureur du Roi. Acquérir connaissance d'un crime n'équivaut pas à avoir des soupçons. Je déduis du fait qu'un dossier a été déposé hier que lors de l'enquête, des faits qui peuvent constituer un crime ou un délit ont été constatés.

01.11 Marc Descheemaeker (*en néerlandais*): 'peuvent constituer'!

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Pourquoi une enquête a-t-elle été demandée à Ernst & Young pour la période allant de 2000 à 2004 mais non pour la période postérieure à 2004? La première période s'étend jusqu'au choix de la société concernée. La période de suivi commence ensuite. Il me semble évident qu'il faut également examiner ce qu'il est advenu après 2004.

Nous espérons que la Justice continuera à éplucher le dossier mais il n'y a aucune transparence aujourd'hui. Toute question relative à Fyra peut à présent être renvoyée à l'enquête judiciaire. Hier, le dossier a été envoyé au parquet et aujourd'hui, cet argument peut être invoqué pour ne plus fournir aucune explication. Nous devons donc encore attendre des années avant de savoir éventuellement ce qui s'est précisément passé.

Le Parlement néerlandais suit également le dossier de près. La Deuxième Chambre constitue une commission d'enquête. Je ne plaide pas pour une commission d'enquête belge mais bien pour une concertation claire avec nos collègues néerlandais. J'invite le président de la commission à veiller à un échange d'informations efficace et à se concerter avec la commission pour examiner comment nous pourrions utiliser les résultats dans le cadre de nos futurs travaux.

01.13 Barbara Pas (VB): De nombreux éléments laissaient augurer d'éventuels problèmes dans ce dossier. La livraison des trains aurait dû intervenir

zonder reservaties kan opstappen.

Dat de heer Descheemaeker klacht heeft ingediend bij de procureur des Konings verwondert mij.

01.09 Marc Descheemaeker (*Nederlands*): Ik heb geen klacht ingediend, maar een dossier.

01.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het dossier werd ingediend op basis van artikel 29 van het Wetboek van strafvordering. Dat artikel bepaalt dat wanneer een ambtenaar kennis krijgt van een misdaad of een misdrijf, hij wettelijk verplicht is daarvan aangifte te doen bij de procureur des Konings. Kennis hebben van een misdaad is niet hetzelfde als een vermoeden hebben. Uit het feit dat gisteren een dossier werd ingediend, leid ik af dat in het onderzoek feiten zijn vastgesteld die een misdaad of misdrijf kunnen zijn.

01.11 Marc Descheemaeker (*Nederlands*): Kunnen zijn!

01.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Waarom werd aan Ernst & Young een onderzoek gevraagd voor de periode 2000 tot 2004, maar niet voor de periode na 2004? De eerste periode loopt tot aan de keuze van de betrokken firma. Daarna begint het traject van de opvolging. Mij lijkt het evident dat ook wordt onderzocht wat er gebeurde na 2004.

We hopen dat het gerecht het dossier verder uitpluist, maar nu is elke openbaarheid zoek. Elke vraag over Fyra kan nu worden beantwoord door een verwijzing naar het gerechtelijk onderzoek. Gisteren werd het dossier naar het parket gestuurd en vandaag kan men zich daarop beroepen om geen uitleg meer te geven. We zullen dus nog jaren moeten wachten voor we misschien vernemen wat er precies aan de hand is.

Ook het Nederlandse Parlement volgt het dossier van nabij op. De Tweede Kamer richt een onderzoekscommissie op. Ik pleit niet voor een Belgische onderzoekscommissie, maar wel om duidelijk af te stemmen met onze Nederlandse collega's. Ik roep de commissievoorzitter op om voor een vlotte informatie-uitwisseling te zorgen en om met de commissie te overleggen hoe wij de resultaten daarvan kunnen gebruiken bij onze verdere werkzaamheden.

01.13 Barbara Pas (VB): Er waren heel wat elementen die erop wezen dat dit dossier op een probleem zou kunnen uitdraaien. De treinen hadden

en 2007 et leur achat a toujours été refusé. Selon M. Descheemaeker ce refus n'était pas dicté par des motifs de sécurité. Quelles en étaient dans ce cas les raisons? En 2011, il nous est dit soudainement que la durée de vie escomptée du Fyra n'est que de 15 ans. Ces différents problèmes ont été constatés aux Pays-Bas dès 2007. Pourquoi la Belgique a-t-elle attendu 2013 pour faire appel à un bureau de consultants? Quel est le montant de la facture de ces derniers mois? À partir de quel moment les ingénieurs de la SNCB ont-ils participé à la préparation des équipements? Aucun des innombrables défauts constatés ne leur est-il jamais apparu?

La SNCB doit à présent prendre des mesures pour proposer des solutions de substitution aux voyageurs. Les solutions citées par M. Descheemaeker pour assurer le trafic ferroviaire entre les Pays-Bas et la Belgique nous paraissent insuffisantes. Nous avons toujours préconisé le rétablissement à part entière du train Benelux, avec une fréquence minimale de 16 trajets quotidiens, de préférence aux tarifs ordinaires.

Quel rôle le SSICF a-t-il joué? Ce service a donné son feu vert en septembre 2012. N'a-t-il pas commis une erreur en sous-traitant tout? J'aurais aimé entendre le secrétaire d'État responsable, M. Wathelet, et le représentant du service à l'occasion d'une réunion.

01.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Quels documents pourront être consultés? Dans quelles conditions pourront-ils l'être? À quoi pense le ministre en disant que cela ne pourra se faire que si ce n'est pas au détriment du volet judiciaire? Le ministre entretient-il des contacts avec son homologue néerlandais concernant la mise en place d'une liaison ferroviaire digne de ce nom entre la Belgique et les Pays-Bas?

Je ne partage pas l'opinion de M. Van Hecke à propos de l'article 29.

Le principe veut que *le criminel tient le civil en état*. Lorsqu'une instruction pénale est en cours, les procédures civiles sont suspendues. Des procédures civiles sont-elles actuellement pendantes? Cela peut-il se traduire par un allongement du délai pour le versement d'un dédommagement?

D'une part, les Pays-Bas ont renoncé à leur demande historique de dommages-intérêts à l'égard de la Belgique et, d'autre part, la Belgique a consenti au déploiement du Fyra sur le réseau ferroviaire belge. Pourriez-vous fournir plus de

al in 2007 moeten worden geleverd. Men heeft steeds geweigerd om die treinen aan te kopen. Volgens de heer Descheemaeker was dit niet om veiligheidsredenen. Om welke redenen dan wel? In 2011 werd ook plots gezegd dat de verwachte levensduur van de Fyra slechts vijftien jaar zou zijn. Al deze problemen werden in Nederland al in 2007 vastgesteld. Waarom heeft men hier pas in 2013 een consultingbureau ingeschakeld? Wat is het kostenplaatje van de voorbije maanden? Vanaf welke fase hebben de NMBS-ingenieurs aan de voorbereiding van de toestellen meegewerkt? Hebben zij nooit iets gemerkt van die resem mankementen?

De NMBS moet nu maatregelen nemen om de treinreiziger alternatieven aan te bieden. De oplossingen voor het treinverkeer tussen Nederland en België die de heer Descheemaeker heeft opgesomd, lijken ons onvoldoende. Wij zijn er altijd voorstander van geweest om de Benelux-trein geheel in ere te herstellen en opnieuw minimaal zestien keer per dag te laten rijden, liefst aan de gewone treintarieven.

Welke rol heeft de DVIS gespeeld? Die dienst heeft in september 2012 groen licht gegeven. Heeft die dienst fouten gemaakt door een en ander volledig uit te besteden? Ik had graag de verantwoordelijke staatssecretaris, de heer Wathelet, en liefst ook de dienst zelf, gehoord in een zitting.

01.14 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Welke documenten worden vrijgegeven? Op welke manier zal dit gebeuren? Wat bedoelt de minister met de stelling dat dit enkel kan op voorwaarde dat er geen schade wordt toegebracht aan het gerechtelijke aspect? Heeft de minister contact met zijn Nederlandse collega over een degelijke treinverbinding tussen België en Nederland?

Ik deel de visie van de heer Van Hecke niet aangaande artikel 29.

Het principe wil dat *le criminel tient le civil en état*. Als er een strafonderzoek loopt, worden de burgerlijke procedures opgeschort. Zijn er momenteel burgerlijke procedures hangende? Kan dit ertoe leiden dat men langer moet wachten op een schadevergoeding?

Enerzijds heeft Nederland afstand gedaan van zijn historische schadeclaim ten opzichte van België en anderzijds heeft België de toestemming gegeven om de Fyra op het Belgisch spoorwagennet te laten rijden. Kan dat akkoord verder toegelicht worden?

précisions au sujet de cet arrangement? Qu'en est-il aujourd'hui de nos relations de bon voisinage avec les Néerlandais?

Le SSICF est de la compétence du secrétaire d'État Wathelet. Je propose de convier le secrétaire d'État et la direction du SSICF à une prochaine réunion. Le SSICF a-t-il préalablement formulé des considérations négatives? Si la réponse est oui, comment se fait-il qu'il ait donné son feu vert? A-t-il subi des pressions pour autoriser la mise en service du Fyra à la date proposée? Ces éventuelles pressions ont-elles influencé sa décision?

M. Descheemaeker a déclaré que le montant des dommages-intérêts que la Belgique demandera est actuellement calculé. Je m'interroge sur le contenu précis de notre lettre adressée à AnsaldoBreda en vue de mettre fin à notre collaboration. S'y est-on réservé le droit d'introduire une action en dommages-intérêts budgétée à titre provisionnel?

01.15 Jean-Pascal Labille, ministre (*en néerlandais*): Le respect de l'accord international conclu entre la Belgique et les Pays-Bas est un élément-clé, tout comme l'assurance d'une liaison ferroviaire sûre, régulière et de qualité entre nos deux pays. Il a été fait mention de huit à douze liaisons entre Bruxelles et La Haye, mais aussi d'une extension de l'offre Thalys et Eurostar et d'une étude relative à l'instauration éventuelle d'une liaison ferroviaire Anvers-Eindhoven. Le fait que la SNCB décidera désormais en toute indépendance de son offre internationale constitue un autre élément majeur.

(*En français*) Les liaisons internationales à grande vitesse ou sur le réseau conventionnel ne sont pas considérées comme des missions de service public. Il importe que les traités internationaux soient respectés.

L'investissement d'Infrabel (500 millions d'euros) sur l'infrastructure n'est pas uniquement dédié au Fyra; il sera utilisé pour d'autres trains. Nous pourrions faire la balance lorsque nous aurons défini de façon concrète et définitive l'offre de services désirée pour la liaison vers les Pays-Bas.

J'ai déjà donné mon accord pour la transmission des documents à la Deuxième Chambre des États-Généraux. Je vais demander à la SNCB de vous transmettre les documents, pour autant que ceux-ci n'entravent pas la procédure liée au litige existant entre la SNCB et AnsaldoBreda. Vous comprendrez que, puisqu'il y a une procédure en justice, un

Hoe is de verstandhouding met de Nederlanders vandaag?

De DVIS valt onder de bevoegdheid van staatssecretaris Wathelet. Ik stel voor om tijdens een volgende vergadering zowel de staatssecretaris als de DVIS-top uit te nodigen. Zijn er door de DVIS voorafgaandelijk negatieve bedenkingen geformuleerd? Hoe komt het dat de toestemming werd gegeven door de DVIS? Is er misschien druk uitgeoefend om de Fyra in dienst te nemen op de voorgestelde deadline? Heeft dat een rol gespeeld bij de beslissing van de DVIS?

De heer Descheemaeker verklaarde dat de schadeclaim wordt berekend. Ik vraag mij af wat er precies in de brief aan AnsaldoBreda staat, waarmee de samenwerking wordt stopgezet. Is er enig voorbehoud gemaakt voor het opvorderen van een schadevergoeding die provisioneel is begroot?

01.15 Minister Jean-Pascal Labille (*Nederlands*): De naleving van het internationaal akkoord tussen België en Nederland is heel belangrijk. Dat geldt ook voor een veilige, regelmatige en kwaliteitsvolle verbinding tussen België en Nederland. Er werd gesproken over acht tot twaalf verbindingen tussen Brussel en Den Haag, maar ook over de Thalys en Eurostar en over een studie naar de verbinding tussen Antwerpen en Eindhoven. Een ander element is dat NMBS zelfstandig oordeelt over haar internationaal aanbod.

(*Frans*) De internationale hogesnelheidsverbindingen en de internationale verbindingen op het conventionele net maken geen deel uit van de openbaredienstverlening. Essentieel is dat de internationale verdragen in acht worden genomen.

De infrastructuurinvestering van Infrabel ten bedrage van 500 miljoen euro is niet louter bestemd voor de Fyra. Ze zal voor andere treinen worden aangewend. We zullen de afweging kunnen maken wanneer het gewenste aanbod voor de verbinding met Nederland concreet en definitief vaststaat.

Ik heb me al akkoord verklaard met de verzending van de documenten aan de Nederlandse Tweede Kamer. Ik zal de NMBS ook vragen het Parlement die documenten te bezorgen, voor zover zulks de procedure als gevolg van de betwisting tussen de NMBS en AnsaldoBreda niet in het gedrang brengt. U zult begrijpen dat het vertrouwelijke karakter van

certain nombre d'éléments doivent rester confidentiels.

01.16 Marc Descheemaecker (*en néerlandais*): Il va de soi que je devrai défendre les intérêts de la SNCB dans le cadre de procès qui dureront probablement plusieurs années. Il ne me paraît dès lors pas indiqué de rendre publiques les pièces afférentes à ce dossier.

De nombreux membres de la commission se posent des questions quant à la circulation de ces trains sur nos voies pendant 40 jours. Le principal danger auquel les voyageurs ont été exposés est peut-être d'avoir pris un train qui n'était pas fiable. Les risques pour la sécurité évoqués par les ingénieurs dans leur rapport concernent des aspects tels que la formation de rouille qui aurait pu endommager les essieux à long terme. La distance de freinage, combinée au facteur humain, aurait également pu comporter un risque dans des circonstances hivernales. Selon les ingénieurs de Concept Risk, cette situation ne pouvait être acceptée que temporairement. Nous avons régulièrement fait circuler les trains avec deux conducteurs. Nous avons également toujours transmis les consignes de Belgorail visant à ne pas maintenir la vitesse maximale. Cette règle a en effet entraîné des retards. Durant les quatre premières semaines, la régularité de la moitié des trains a fortement laissé à désirer, une situation qui a causé des retards importants. Certains trains sont même tombés en détresse à la frontière en raison de problèmes de logiciel.

Pendant la courte période de circulation des trains, aucun risque de sécurité majeur ne s'est posé. Les rames avaient bel et bien été soumises à des tests détaillés sur la base de la réglementation existante. Le bureau de certification néerlandais Lloyds l'a constaté et l'a confirmé dans plusieurs rapports. Cela prouve que nous devons redoubler de prudence à l'avenir. Le manque de fiabilité des rames n'est apparu qu'après leur mise en service pour le transport des voyageurs. Pendant la phase initiale, leur performance a été mauvaise, mais la situation s'est ensuite améliorée, jusqu'à cette fameuse semaine où le temps hivernal a été particulièrement rude. Elles ont alors dû être retirées du trafic ferroviaire.

(*En français*) Contrairement à ce qu'a dit M. Balcaen, ce n'est pas l'autorité de sécurité qui a arrêté le trafic, mais bien la NS et la SNCB. Le jour suivant, l'instance de sécurité a décidé de suspendre le certificat d'AnsaldoBreda.

bepaalde gegevens moet worden bewaard, aangezien er een gerechtelijke procedure loopt.

01.16 Marc Descheemaecker (*Nederlands*): Uiteraard moet ik de belangen van de NMBS verdedigen in de wellicht meerjarige processen die nu zullen moeten worden gevoerd. Het lijkt me dan ook niet verstandig om onze achterliggende en onderliggende stukken zomaar publiek te maken.

Vele commissielieden stellen er zich vragen bij dat de treinen 40 dagen op onze sporen hebben gereden, maar het belangrijkste risico dat de reizigers daarbij liepen, was dat ze misschien op een niet-betrouwbare trein zaten. De veiligheidsrisico's die de ingenieurs aanhalen in hun rapport, gaan over zaken zoals roestvorming die op lange termijn de assen kon aantasten. Ook de remafstand kon een veiligheidsrisico zijn in winterse omstandigheden, in combinatie met een menselijke beslissing. Volgens Concept Risk konden zulke toestanden slechts tijdelijk worden aanvaard. Wij hebben de treinen regelmatig met twee bestuurders laten rijden. Wij hebben ook altijd de consignes van Belgorail doorgegeven om niet de maximale snelheid aan te houden. Dat heeft inderdaad tot vertragingen geleid. In de eerste vier weken reed de helft van de treinen niet erg regelmatig, met grote vertragingen tot gevolg, en vielen zelfs treinen stil bij de grensovergang door softwareproblemen.

In de korte periode dat de treinen gereden hebben, waren er geen grote veiligheidsrisico's. De treinen waren wel degelijk uitgebreid getest volgens de bestaande regelgeving. Het Nederlandse certificatiebureau Lloyds heeft dat vastgesteld en daarover rapporten opgesteld. Dat bewijst dat we nog voorzichtiger moeten worden. De treinstellen bleken pas onbetrouwbaar te zijn eens ze effectief werden ingezet voor het reizigersvervoer. In de aanvangsfase deden de treinen het niet goed, maar geleidelijk kwam er verbetering, tot de moeilijke winterweek waarin de treinen uit roulatie zijn genomen.

(*Frans*) In tegenstelling tot wat de heer Balcaen zojuist heeft gezegd, werd de beslissing om het Fyra-verkeer stil te leggen niet genomen door de veiligheidsautoriteit, maar door de NS en de NMBS. De veiligheidsinstantie besloot de volgende dag om het veiligheidscertificaat van AnsaldoBreda te schorsen.

(En néerlandais) Cela fait en effet quelques années déjà que la SNCB ne souhaite plus procéder elle-même à la certification de son matériel roulant, ce qui nous permet d'exercer contractuellement une influence pesante sur le fournisseur et même de lui renvoyer des trains, ce que nous venons de faire pour la première fois. Nous vivons une situation identique avec un fournisseur allemand et dans ce dossier également nous comptons bien récupérer des centaines de millions d'euros.

Les trains Fyra étant toujours affectés de défauts contractuels, nous en avons effectivement refusé la livraison. Nos homologues néerlandais ne les ont pas davantage acceptés sans poser des conditions supplémentaires. Les trains internationaux ne pouvant plus circuler et aucun sillon supplémentaire n'étant plus disponible sur le territoire néerlandais, les deux pays se trouvaient dans l'impasse et les parties n'ont eu quasiment pas d'autre choix que de faire circuler les trains Fyra.

En ce qui concerne les solutions de substitution, les Pays-Bas et la province d'Anvers ont plaidé à intervalles réguliers en faveur d'une liaison Breda-Anvers, prévue également par l'accord de décembre signé avec l'État néerlandais et les Nederlandse Spoorwegen.

Entre-temps et à juste titre me semble-t-il, la province néerlandaise de Noord-Brabant et la ville d'Eindhoven ont également réclamé une liaison ferroviaire avec la Belgique. Une liaison Eindhoven-Tilburg-Breda-Anvers assurée par un train classique résoudrait non seulement le problème avec Breda mais offrirait aussi une désenclavement supplémentaire. De cette manière, les Pays-Bas pourraient mieux répartir sur leur territoire la fréquence beaucoup trop élevée sur la ligne Amsterdam-Bruxelles et créer ainsi des liaisons plus rentables.

Cette crise nous offre l'occasion de proposer une offre nettement plus rationnelle, répondant ainsi aux vœux du Parlement et des organisations de voyageurs qui plaident pour une offre duale incluant idéalement de 10 à 15 trains à grande vitesse.

Neuf trains à grande vitesse circulent entre Bruxelles et Londres et ils sont entre 21 et 22 à assurer la liaison entre Paris et Bruxelles et jusqu'à Amsterdam.

La combinaison des trains classiques et de l'augmentation de onze à quinze du nombre de

(Nederlands) De NMBS wil sinds enkele jaren trouwens niet langer zelf instaan voor de certificatie van haar rollend materieel. Daardoor kunnen we contractueel zwaar wegen op de leverancier en treinen zelfs terugsturen, wat nu voor het eerst gebeurt. Bij een andere, Duitse, leverancier gebeurt hetzelfde, en ook daar wil men honderden miljoenen euro recupereren.

Wij hebben de Fyratreinen inderdaad niet aanvaard, omdat de treinen nog altijd contractuele gebreken vertonen. Onze Nederlandse collega's hebben ze evenmin aanvaard zonder bijkomende voorwaarden. Doordat de internationale treinen niet meer konden rijden en er op Nederlands grondgebied geen bijkomende rijpaden meer ter beschikking waren, was de situatie moeilijk voor beide landen en hadden alle partijen haast geen andere optie dan de Fyratreinen te doen rijden.

Wat de alternatieven betreft, heeft men in Nederland en de provincie Antwerpen regelmatig gepleit voor een verbinding Breda-Antwerpen, die ook is opgenomen in het decemberakkoord met de Nederlandse Staat en de Nederlandse Spoorwegen.

Inmiddels hebben de provincie Noord-Brabant en de stad Eindhoven, naar mijn gevoel terecht, eveneens gevraagd om een treinverbinding met België. Een verbinding Eindhoven-Tilburg-Breda-Antwerpen door een klassieke trein zou niet alleen het probleem met Breda oplossen, maar ook een bijkomende ontsluiting bieden. Nederland zou hierdoor de veel te hoge frequentie op de lijn Amsterdam-Brussel beter kunnen verdelen over het grondgebied, met dus rendabeler verbindingen.

In deze crisis krijgen we nu de kans om een veel verstandiger aanbod voor te stellen, wat een bekommernis is van zowel het Parlement als van de reizigersorganisaties, die nu inderdaad pleiten voor een duaal aanbod met daarin idealiter een 10 à 15 hogesnelheidstreinen.

Tussen Brussel en Londen rijden 9 hogesnelheidstreinen, tussen Parijs en Brussel en verder naar Amsterdam rijden in totaal 21 à 22 hogesnelheidstreinen.

Een combinatie van de klassieke trein met een verhoging van het aantal hogesnelheidstreinen

trains à grande vitesse entre Amsterdam et Bruxelles constitue à mes yeux la solution idéale.

AnsaldoBreda nous a traités de menteurs, mais depuis que les NS sont arrivés à la même conclusion, je ne les ai plus entendus. Lors de la conférence de presse, nous avons cité les rapports des spécialistes et montré quelques photos, car une photo en dit plus que dix citations. Les photos des trains tels qu'ils se trouvent à Watergraafsmere ont causé un effet de choc. Nous n'avons pas été surpris par la réaction d'AnsaldoBreda. Depuis qu'ils ont déclaré que tous les problèmes seraient résolus dans les trois jours, nous prenons un peu de recul par rapport à leurs déclarations.

(En français) Certains d'entre vous ont parlé d'une cellule d'ingénieurs qui accompagnaient ces trains. Je me demande quand j'aurais pu dire une chose pareille.

01.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai pas parlé d'une cellule, mais du processus de suivi.

01.18 Marc Descheemaeker *(en néerlandais)*: Les autres commissaires ont fait état d'une cellule d'ingénieurs qui s'est rendue sur place.

(En français) En 2003, AnsaldoBreda a insisté pour préciser dans les contrats avec NSFSC et avec la SNCB qu'il s'agissait d'un seul projet et a exigé que le projet soit donné à un seul *project manager* ayant mandat d'agir seul à l'égard d'AnsaldoBreda. Vu sa taille modeste, celle-ci disait n'avoir pas la capacité de traiter avec les ingénieurs des deux sociétés.

Seize trains étant commandés par NSFSC et trois par la SNCB, le choix fut vite fait. M. Richard de Leeuw fut nommé par NSFSC pour être le seul mandaté par les deux contractants sur le projet des V250.

Dans ce contexte, toutes nos demandes passaient par ce canal.

(En néerlandais) M. Geerts a fait état de quarante voyages de service. Il semble disposer de ses propres sources privilégiées.

Ces 40 voyages de service étaient plutôt limités et n'y participaient que 5 ou 6 personnes, appartenant pour la plupart aux services commerciaux, qui effectuaient des déplacements avec les collègues

tussen Amsterdam en Brussel van 11 tot 15 is volgens mij ideaal.

AnsaldoBreda heeft ons leugenaars genoemd, maar sinds de NS hetzelfde besluit hebben genomen, heb ik hen niet meer gehoord. Op de persconferentie hebben we de rapporten van de specialisten geciteerd en enkele foto's getoond, omdat één foto vaak meer zegt dan tien citaten. Er is een schokeffect ontstaan door de foto's van de treinen zoals ze staan in Watergraafsmere. De reactie bij AnsaldoBreda verraste ons niet. Wij nemen hun uitspraken steeds met een korrel zout sinds de dag dat ze verklaarden dat alle problemen binnen de drie dagen zouden opgelost zijn.

(Frans) Sommige commissieleden hadden het over een team van ingenieurs dat de bouw van die treinstellen zou hebben begeleid. Ik vraag me af wanneer ik zoiets ooit zou gezegd hebben.

01.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb niet gesproken over een cel, maar over het opvolgingsproces.

01.18 Marc Descheemaeker *(Nederlands)*: De andere collega's hebben het gehad over een cel van ingenieurs die ter plaatse ging.

(Frans) In 2003 diende er op aandringen van AnsaldoBreda in de contracten met NSFSC en met de NMBS gepreciseerd te worden dat het over één enkel project ging. De constructeur eiste dat het project toegewezen zou worden aan één enkele projectmanager, die gemandateerd zou zijn om als enige contactpersoon te fungeren ten aanzien van AnsaldoBreda. Het is een kleine constructeur, die naar eigen zeggen niet de capaciteit in huis heeft om met de ingenieurs van beide spoorwegmaatschappijen te onderhandelen.

NSFSC heeft zestien treinen besteld, de NMBS drie, en de keuze werd snel gemaakt. De heer Richard de Leeuw werd door NSFSC aangewezen als enige gemandateerde voor de twee contractanten voor het V250-project.

In die context werden al onze verzoeken via dat kanaal doorgegeven.

(Nederlands) De heer Geerts had het over 40 dienstreizen. Hij heeft zijn eigen geprivilegieerde bronnen.

Die 40 dienstreizen waren vrij beperkt en bestonden uit 5 of 6 mensen, vaak van de commerciële diensten, die zich verplaatsten met de Italiaanse en Nederlandse collega's. Meestal waren het

italiens et néerlandais. Il s'agissait généralement de réunions de conception, relatives à l'équipement du train par exemple. Le suivi technique a donc été confié à M. Richard de Leeuw. Il était impossible pour la SNCB d'intervenir dans les usines d'AnsaldoBreda. Une intervention dans la production chez le fournisseur implique en effet également des responsabilités contractuelles.

La plupart des tests sur le Fyra ont été effectués en dehors du Benelux. Quant aux tests réalisés au sein du Benelux, environ 80 % l'ont été sur le territoire néerlandais. Davantage pressés de recevoir les trains, les Pays-Bas ont été plus prompts à délivrer une certification provisoire. Nous étions plus réticents vu les problèmes contractuels et autres toujours en suspens.

M. Van den Bergh affirme par ailleurs que M. Bert Meerstadt aurait été au courant dès 2003. J'ignore si cette affirmation est exacte. M. Meerstadt était en tout cas un excellent collègue. Il a signifié sa volonté de quitter les NS en décembre 2012. Il a accepté de rester quelques mois supplémentaires sur l'insistance du Conseil de surveillance. Je regrette que son nom soit aujourd'hui traîné dans la boue.

La société AnsaldoBreda nous fait également le reproche qu'il s'agissait d'un nouveau concept. Pourtant, les questions formulées dans le cahier des charges indiquaient clairement qu'il ne s'agissait pas d'un projet pilote mais d'une technologie éprouvée. La société avait également présenté les choses de cette façon. La question de savoir si cette 'technologie éprouvée' avait été suffisamment testée figure également dans le rapport d'Ernst & Young qui a été transmis au parquet.

En toute loyauté quant à l'exécution de l'ensemble des accords, j'ai pleinement soutenu le projet dès ce dimanche soir de décembre, après la conclusion de l'accord avec nos collègues néerlandais, avec l'espoir qu'il aboutirait. Cela n'a pas été possible. Au cours des trois ou quatre premières semaines, vu la fiabilité croissante, j'espérais vraiment que nous pourrions définitivement mettre le train sur les rails. Nous ne disposions alors pas encore des rapports techniques qui sont en notre possession aujourd'hui. Des problèmes étaient déjà connus mais d'autres ont été mis au jour lors des inspections approfondies des bureaux d'étude technique.

J'ai confié la mission à Ernst & Young non pas le 22 janvier mais bien le 22 février.

designvergaderingen, bijvoorbeeld over de uitrusting van de trein. De technische opvolging werd dus toevertrouwd aan de heer Richard de Leeuw. Voor de NMBS was het niet mogelijk om tussenbeide te komen in de fabrieken van AnsaldoBreda. Een tussenkomst in de productie bij een leverancier zorgt immers ook voor contractuele verantwoordelijkheden.

De meeste testen van de Fyra zijn uitgevoerd buiten de Benelux. Van de testen binnen de Benelux werd ongeveer 80 procent in Nederland uitgevoerd. In Nederland werd er sneller een voorlopige certificatie gegeven. Nederland wilde de treinen ook sneller krijgen. Wij waren echter vrij weigerachtig omdat verschillende contractuele en andere problemen niet opgelost geraakten.

De heer Van den Bergh stelt ook dat de heer Bert Meerstadt al in 2003 op de hoogte zou zijn geweest. Dat weet ik echter niet. Ik vond hem wel een zeer goede collega. In december 2012 had hij al aangegeven dat hij de NS zou verlaten. Enkel op vraag van de Raad van Commissarissen heeft hij aanvaard om nog enkele maanden te blijven. Ik betreurt dat hij nu met modder wordt besmeurd.

AnsaldoBreda verwijt ons ook dat het over een nieuw concept ging. In het lastenboek werden echter vragen gesteld die duidelijk maakten dat het niet om een proefproject ging, maar om *proven technology*. Het bedrijf had dat ook zo aangegeven. De vraag of die *proven technology* voldoende getest werd, maakt mee deel uit van het rapport van Ernst & Young dat aan het parket werd bezorgd.

Volledig en loyaal in de uitvoering van de afspraken heb ik mij vanaf die eerste zondagnacht in december, na het akkoord met de Nederlandse collega's, achter het project gezet in de hoop dat het zou slagen. Het heeft niet mogen zijn. De eerste 3 of 4 weken had ik dankzij de stijgende betrouwbaarheid echt de hoop dat wij de trein aan de praat zouden krijgen. Toen hadden we nog niet het inzicht in de technische rapporten dat wij nu hebben. Er waren al problemen gekend, maar bij de grondige inspecties van de technische ingenieursbureaus kwamen er nog meer aan het licht.

De opdracht aan Ernst & Young heb ik niet op 22 januari, maar op 22 februari gegeven.

(En français) Monsieur Balcaen, je ne me réjouis pas de cet échec. Je me suis juré qu'en cas de doute concernant la sécurité d'un train, je ne prendrais pas de risque. Concernant le train d'AnsaldoBreda, nous commençons à avoir une idée des risques. Je suis content qu'on ait pu éviter l'incertitude. Nos collègues néerlandais pensaient que ces trains pouvaient être réparés, mais j'avais des doutes à ce sujet également. J'ai donc plaidé contre. Nous n'avons pas voulu courir de risque.

J'ai été d'une grande loyauté à l'égard de la décision de 2003 de prendre ces trois trains. J'avais plaidé contre mais il y avait une majorité pour. J'ai essayé d'exécuter les accords en étroite collaboration avec l'État néerlandais et la société NS. Aujourd'hui, nous continuons ensemble et travaillons bien ensemble, nous tentons de gérer cette crise dans l'intérêt de la SNCB.

Le contrat tourne autour de 62 ou 63 millions d'euros pour les trois rames. Aucun investissement n'a été réalisé dans les ateliers. Il n'y a donc rien à amortir à ce niveau. Nous avons payé une avance de 37 millions à AnsaldoBreda, avec une garantie bancaire prévue en cas de non-exécution du contrat. Nous avons reçu la confirmation aujourd'hui que le dossier est en cours de traitement, mais l'argent n'est pas encore sur le compte bancaire de la SNCB. Si ce paiement est exécuté, le plus grand problème financier de la SNCB sera évacué.

(En néerlandais) Quel est l'impact financier pour nous? D'abord, les intérêts non perçus sur le montant de 37 millions d'euros, déjà versé il y a longtemps. Ce ne sont pas des coûts réels, mais néanmoins des pertes de revenus. Nous étions obligés de commander des rapports d'experts, et cela n'était pas gratis non plus.

(En français) Les coûts d'experts s'élèvent à des centaines de milliers d'euros. Nous essaierons de récupérer le coût du travail de nos équipes dans le système V250.

Les contrats ont été établis selon le droit néerlandais. Nous essayons d'établir les différentes tranches de coûts et d'obtenir une protection de nos droits devant la justice néerlandaise.

Les fédérations de voyageurs ont reproché au Fyra d'être un "Thalys bis", par son prix et son système de réservations, au lieu d'en être la version *low-cost*. Elles proposent donc de faire les deux: d'une part un train à grande vitesse, d'autre part un train

(Frans) Mijnheer Balcaen, ik ben niet opgezet met dit echec. Ik had me vast voorgenomen geen enkel risico te nemen indien er twijfels zouden rijzen over de veiligheid van een trein. Wat de trein van AnsaldoBreda betreft, begonnen we zicht te krijgen op de risico's. Het verheugt me dat we de onzekerheid hebben kunnen wegnemen. Onze Nederlandse collega's dachten dat die treinen wel te herstellen vielen, maar ook daar had ik zo mijn twijfels over. Ik heb dan ook tegen gepleit. We wilden immers geen risico lopen.

Ik ben steeds trouw gebleven aan de beslissing van 2003 om die drie treinen aan te kopen. Ik had tegengestemd maar de meerderheid stemde voor. Ik heb getracht de akkoorden in nauw overleg met de Nederlandse Staat en de NS ten uitvoer te brengen. Vandaag gaan we samen door en werken we ook goed samen. We trachten deze crisis te beheren op een manier die de belangen van de NMBS vrijwaart.

Met het contract voor de drie treinstellen is een bedrag van 62 of 63 miljoen euro gemoeid. In de werkplaatsen werden er geen specifieke investeringen gedaan. Er valt wat dat betreft dus niets af te schrijven. Wij hebben AnsaldoBreda een voorschot van 37 miljoen betaald, met een bankwaarborg in geval van niet-uitvoering van het contract. Wij hebben vandaag de bevestiging gekregen dat het dossier in behandeling is, maar het geld staat nog niet op de bankrekening van de NMBS. Als dat geld gestort wordt, is het grootste financiële probleem van de NMBS van de baan.

(Nederlands) Wat zijn nu voor ons de financiële gevolgen? Er zijn de niet gebeurde intresten op het bedrag van 37 miljoen euro dat al een tijdje geleden betaald is. Dat zijn eigenlijk geen reële kosten, maar gederfde inkomsten. Wij hebben ook rapporten moeten bestellen bij experts en dat is natuurlijk ook niet gratis.

(Frans) De expertkosten lopen in de honderdduizenden euro's. We proberen de kosten van het werk dat onze teams in het V250-systeem gestoken hebben, te recupereren.

De overeenkomsten werden opgesteld naar Nederlands recht. We trachten de verschillende kostenposten vast te stellen en onze rechten te vrijwaren voor het Nederlandse gerecht.

De reizigersbonden hebben de Fyratrein afgedaan als een 'Thalys bis' omwille van de prijs en het reservatiesysteem; zij vonden dat de Fyra een lowcostversie van de Thalys had moeten zijn. Ze stellen daarom voor om de twee treinen naast

classique avec des arrêts supplémentaires.

elkaar te laten bestaan: een hogesnelheidstrein én een klassieke trein die in meer stations stopt.

Le montant d'1,8 million figurait dans le budget présenté au conseil d'administration de la SNCB de l'époque et devait couvrir non seulement le suivi de la qualité, mais aussi les voyages et les avocats nécessaires pour l'établissement des contrats.

Het bedrag van 1,8 miljoen stond ingeschreven in de begroting die aan de toenmalige raad van bestuur van de NMBS werd voorgelegd en was niet alleen bestemd voor de kwaliteitscontrole; dat bedrag moest ook de reis- en advocatenkosten voor het opstellen van de overeenkomsten dekken.

Le suivi qualité était nécessaire pour payer la facture de M. Richard de Leeuw, *project manager* nommé par NSFSC en Irlande.

De middelen voor de kwaliteitscontrole waren nodig om de heer Richard de Leeuw, de door NSFSC in Ierland aangestelde projectmanager, te betalen.

On essaie de récupérer les garanties bancaires. Vendredi, un avocat a communiqué notre demande après la décision du conseil d'administration. J'ai demandé au service d'achats, aux juristes internes, à notre juriste externe de vérifier encore ces documents portant sur les garanties bancaires. Tous m'ont affirmé que nous allions récupérer cet argent.

We trachten het geld van de bankgaranties terug te krijgen. Vrijdag, na de beslissing van de raad van bestuur, heeft een advocaat onze eis overgebracht. Ik heb de aankoopdienst, onze eigen juristen en onze externe jurist gevraagd de documenten met betrekking tot de bankgaranties nogmaals na te pluizen; ze hebben allemaal gezegd dat we het geld zullen terugkrijgen.

La fiabilité financière d'AnsaldoBreda a été analysée, ainsi que celle de sa société mère qui la garantit. Sur les dix dernières années, AnsaldoBreda accuse des pertes moyennes annuelles de 148 millions d'euros. Le *cash flow* était négatif et le taux de solvabilité est de -48 %. Ernst & Young a constaté que Finmeccanica cite elle-même dans ses rapports annuels dix cas de corruption ou problèmes juridiques.

Er werd nagegaan hoe het staat met de financiële draagkracht van AnsaldoBreda en van het moederbedrijf, dat garant staat voor de onderneming. Tijdens de jongste tien jaar maakte AnsaldoBreda gemiddeld 148 miljoen euro verlies per jaar. De cashflow was negatief en de solvabiliteitsratio bedraagt -48 procent. Ernst & Young heeft vastgesteld dat Finmeccanica in zijn jaarverslagen zelf tien gevallen van corruptie en juridische problemen vermeldt.

Le troisième volet porte sur l'évolution de notre trajet d'achats. Certains points suscitant des questions, le rapport a été soumis au procureur du Roi.

Het derde luik heeft betrekking op de evolutie van ons aankooptraject. Op een aantal punten rijzen er vragen, het rapport werd aan de procureur des Konings overgezonden.

(*En néerlandais*) J'ai en effet promis à M. Van Hecke qu'il pourrait encore se rendre en train à Amsterdam. Il peut même choisir entre le train classique et le Thalys.

(*Nederlands*) Ik heb de heer Van Hecke inderdaad beloofd dat hij nog met de trein naar Amsterdam zal kunnen trekken. Hij kan zelfs kiezen tussen de klassieke trein en de Thalys.

L'audit porte sur l'ensemble de la procédure d'achat, jusqu'à la signature du contrat, une période qui s'étend de 2000 à 2004.

De audit gaat over het volledige aankoopproces tot het ondertekenen van het contract en dat gaat om de periode tussen 2000 en 2004.

Une procédure couramment utilisée par les Chemins de fer néerlandais consiste à passer les trains au crible. Chaque détail est examiné et donne lieu à l'attribution de vingt, dix, cinq points ou un point: vingt points pour un problème de sécurité entraînant une interdiction de démarrage le train, dix points pour un problème de fiabilité devant être examiné plus avant, cinq points pour un problème de design et un point pour un problème de confort. Le screening de deux trains Fyra effectué par

De stofkamtest is een gangbaar procédé bij de NS, waarbij een volledige trein in detail wordt onderzocht, waarna een ranking wordt gegeven van twintig, tien, vijf of één punt. Twintig punten betekent een veiligheidsprobleem zodat de trein niet meer mag starten, tien punten betekent een betrouwbaarheidsprobleem dat moet worden onderzocht, vijf punten betekent een designprobleem en één punt houdt een comfortprobleem in. Na de screening van twee

Lloyds a mis en évidence plusieurs problèmes de sécurité.

De nombreux députés, parmi lesquels Mme Pas, insistent pour que la fréquence des trains Benelux soit à nouveau portée à seize par jour. Les seize trains Benelux qui assuraient cette liaison avant l'arrivée du Thalys ont été subventionnés jusqu'en 2008 à titre de prestations de service public et étaient déficitaires sur le territoire belge. Ces trains étaient parfois bien remplis, mais à d'autres moments, le taux d'occupation ne dépassait pas 10 à 15 %. Au lieu d'avoir une fréquence horaire, le train circule actuellement toutes les deux heures, à savoir huit fois par jour. Nous voulons arriver à dix, puis à douze trains par jour et miser essentiellement sur les périodes durant lesquelles le taux d'occupation est le plus élevé. Ce taux varie actuellement de 15 à 100 % et nous voulons surtout soulager les trains de pointe. Par ailleurs, nous devons à nouveau prolonger la ligne jusqu'à Amsterdam. Ensuite, nous pourrions étudier la possibilité d'une desserte d'Eindhoven à partir de la ligne Anvers-Breda, le tout lié à une certaine fréquence de trains à grande vitesse. Il serait plus intéressant d'investir dans de tels projets que dans un train qui n'est rempli qu'à 10 % à certaines heures.

Je partage la position de la présidente concernant l'article 29 du Code d'instruction criminelle. S'il existe un risque que la procédure d'acquisition ait été entachée d'actions inacceptables, il est plus sûr, pour la société et pour les personnes impliquées, de transmettre le dossier au parquet en toute neutralité.

En ce qui concerne les accords de Roosendaal, un malentendu persiste depuis les années 90 entre les Pays-Bas et la Belgique concernant la durée des trajets sur le territoire belge. La Belgique ayant transmis des chiffres erronés, les Pays-Bas ont tenu compte d'un temps de trajet plus court qu'il ne l'est en réalité lors de la planification de la concession et dans le cadre des modèles d'amortissement.

Ce temps de parcours réduit était irréalisable mais la réclamation a été maintenue. Le modèle financier néerlandais s'est dès lors retrouvé sous pression et une plainte financière a été introduite. Cette plainte était étayée et bénéficiait d'un soutien politique mais elle a été retirée au terme de négociations et d'une promesse de liaison entre La Haye et Bruxelles. Si la SNCB avait dû réaliser celle-ci, l'État aurait dû participer à son financement. Il s'agissait d'un investissement en capital de plus de 20 millions d'euros et d'un déficit d'exploitation d'environ

Fyrtreinen door Lloyds waren er al meerdere veiligheidsproblemen vastgesteld.

Velen, waaronder mevrouw Pas, dringen aan op een terugkeer van de zestien Benelux-treinen. Voor de komst van de Thalys waren er zestien Benelux-treinen die tot 2008 gesubsidieerd reden als een onderdeel van de publieke dienstverlening en op Belgisch grondgebied verlieslatend waren. Soms waren deze treinen goed bezet, maar soms hadden ze slechts een bezetting van 10 à 15 procent. In plaats van elk uur rijdt de trein nu om de twee uur of acht keer per dag. We willen dat verhogen tot tien en vervolgens tot twaalf treinen en willen daarbij vooral mikken op de periodes met een hoge bezettingsgraad. De bezettingsgraad varieert nu tussen 15 en 100 procent en het zijn vooral de piekperiodes die we willen verlichten. Daarnaast moeten we de lijn opnieuw doortrekken tot in Amsterdam. Vervolgens kunnen we bekijken of we ook Antwerpen-Breda tot Eindhoven kunnen ontsluiten met een bepaalde frequentie aan hogesnelheidstreinen. Het zou interessanter zijn om daarin te investeren in plaats van in een trein die op bepaalde uren maar voor 10 procent bezet wordt.

Ik ga akkoord met wat de voorzitter zei over artikel 29 van het Wetboek van strafvordering. Als het risico bestaat dat er in de aankoopprocedure onaanvaardbare handelingen zouden zijn geweest, dan is het voor de betrokkenen veiliger om het dossier waardenutraal aan het parket te bezorgen.

Wat de Roosendaal-afspraken betreft, bestaat er sinds de jaren 90 een groot misverstand tussen Nederland en België over de rittijden op Belgisch grondgebied. Er was een foutieve melding van België, waardoor de concessie in Nederland in haar planning en afbetalingsmodellen rekening hield met een korte rittijd.

Die korte rittijd was onmogelijk, maar de claim bleef. Het Nederlandse financiële model kwam daardoor onder druk en op basis daarvan stelde men een financiële claim in. Die claim was onderbouwd en politiek gesteund, maar hij werd na onderhandelingen ingetrokken na de toezegging voor een verbinding tussen Den Haag en Brussel. Had de NMBS die moeten realiseren, dan zou de overheid mee moeten hebben betalen. Het ging over een kapitaalinvestering van meer dan 20 miljoen euro en een exploitatiedeficit van

15 millions d'euros par an pendant quinze ans au moins. En dépit des demandes de la SNCB, l'État belge n'a jamais inscrit les crédits au budget, ne fût-ce qu'en raison des retards énormes des trains.

La plainte a resurgi en 2012. Le train Benelux n'était plus intégré dans le modèle de transport des Pays-Bas et le Fyra devait être mis en service sur la liaison en question. Nous avons longuement soutenu la cause du train Benelux. Ensuite, la plainte a été retirée en échange de la possibilité de mettre des Fyra en service et de retirer le train Benelux du réseau. Cette décision était judicieuse, parce que le train Benelux ne pouvait plus circuler sur le rail néerlandais vu qu'il n'était plus prévu à cet effet. Le Fyra devait assurer la liaison entre Bruxelles et Amsterdam.

Lorsqu'il est apparu, deux mois plus tard, que le Fyra posait des problèmes techniques et de qualité, nous avons conclu un accord tendant à mettre en service un train classique temporaire, à raison de huit trains par jour. Ce sont ces accords que nous devons à présent consolider et développer plus avant. Pour la SNCB, ces accords seront corrects sur le plan financier. Ils suscitent en outre un certain enthousiasme auprès des voyageurs, des autorités néerlandaises et des NS.

Ces dernières semaines, je me suis entretenu quotidiennement avec la secrétaire d'État néerlandaise et avec mon collègue Bert Meerstadt des Chemins de fer néerlandais. La coopération avec ses services est également excellente. Nous nous réunissons régulièrement, nous parvenons à des conclusions identiques et nous réalisons des études conjointement. Nous mènerons également une action commune à l'encontre d'AnsaldoBreda. Ce problème revêt pourtant une dimension et une complexité d'un tout autre niveau pour les Pays-Bas étant donné l'existence d'une structure de concessions dont nos voisins du nord se sont dotés.

Notre action en dommages-intérêts se traitera en droit néerlandais. Notre avocat néerlandais nous a conseillé d'envoyer d'abord une lettre de renom et ensuite seulement d'introduire une réclamation étayée en fonction des normes et de la dimension du contrat. Nous avons bien entendu déjà fourni une indication dans notre premier courrier adressé à AnsaldoBreda.

Le train à grande vitesse appartient en effet au patrimoine d'Infrabel et donne lieu à des droits de circulation.

ongeveer 15 miljoen euro per jaar, gedurende ten minste 15 jaar. Ondanks de vragen van de NMBS heeft de Belgische Staat de kredieten nooit in de begroting opgenomen, ook al omdat de treinen met enorme vertraging kwamen.

In 2012 dook de claim weer op. De Benelux-trein was niet langer opgenomen in het transportschema van Nederland en de Fyra moest die verbindingen overnemen. Wij hebben heel lang vastgehouden aan de Benelux-trein. Dan is de claim weggevallen in ruil voor de mogelijkheid om Fyra's in te zetten en de Benelux-trein van de sporen te halen. Dat was de juiste beslissing omdat de Benelux-trein niet langer op de Nederlandse sporen kon rijden omdat de trein niet meer ingecalculeerd was. De Fyra moest de verbinding verzekeren tussen Brussel en Amsterdam.

Toen twee maanden later bleek dat de Fyra een verhaal van technische problemen en kwaliteitsproblemen was, hebben we een akkoord gesloten om een tijdelijke klassieke trein in te stellen, aan acht treinen per dag. Die afspraken moeten we nu bestendigen en verder uitbouwen. Voor de NMBS zal dat financieel een correcte zaak zijn. Er bestaat hierover bovendien een zeker enthousiasme bij de reizigers, bij de Nederlandse overheid en bij de NS.

De voorbije weken had ik dagelijks contact met de Nederlandse staatssecretaris en mijn collega Bert Meerstadt van de NS. Ook de samenwerking met zijn diensten verloopt heel goed. Wij vergaderen regelmatig, komen tot dezelfde besluitvorming en doen gemeenschappelijke studies. Wij zullen ook gemeenschappelijk optreden tegen AnsaldoBreda. De dimensie en de complexiteit van het probleem is in Nederland door hun concessiestructuur evenwel veel groter dan in België.

Inzake de schadeclaim werken wij onder Nederlands recht. Onze Nederlandse advocaat heeft ons aangeraden om in eerste instantie een opzeggingsbrief te sturen en pas in tweede instantie volgens de normen en de dimensie van het contract een onderbouwde schadeclaim in te dienen. Wij hebben uiteraard al een aanduiding gegeven in het eerste schrijven aan AnsaldoBreda.

De hogesnelheidslijn behoort inderdaad tot het patrimonium van Infrabel. Daarop bestaan uiteraard rechten.

Je ne me retrancherai pas derrière le rapport d'Ernst & Young. Je veux seulement indiquer que depuis hier, depuis la lettre de Mme Bovy et la mienne, le rapport pourra être utilisé dans le cadre d'une instruction qui serait éventuellement ouverte. Il n'y a pourtant pas de certitude à ce sujet étant donné qu'aucune plainte n'a été déposée. Nous avons transmis le rapport tel quel au procureur du Roi.

01.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Il convient de faire rapidement la clarté sur la question du règlement financier. Il est en effet probable qu'une somme d'argent considérable se soit envolée, alors que cette situation n'a pas lieu d'être. Par ailleurs, j'espère qu'il sera encore question ultérieurement du rapport de Ernst & Young sur les procédures d'adjudication.

Je continue à me poser des questions en ce qui concerne le délai qui s'est écoulé entre l'adjudication et la mise en circulation sur les rails. M. Descheemaecker se réfère uniquement à la gestion du projet, qui était aux mains des NS, et aux essais qui, pour la plupart, n'ont pas été réalisés dans notre pays. Il n'aurait pas non plus été question de risques majeurs lors de la mise en service commerciale des trains, mais des problèmes sérieux ont tout de même été signalés.

Le dispositif de freinage était en réalité une version améliorée de celui équipant des trains circulant à une vitesse inférieure et je m'interroge toujours à ce propos.

Le fait que le scoop à propos du rapport d'Ernst & Young ait fait la une de l'actualité d'aujourd'hui me gêne. La conséquence en est que nos questions, qui sont pourtant pertinentes, ne reçoivent pas de réponse.

Je pense que nous ne pouvons pas nous contenter de l'argument selon lequel la SNCB aurait refusé la livraison des trains sur la base d'un mauvais pressentiment.

01.20 Steven Vandeput (N-VA): Il reste donc du pain sur la planche pour établir les dommages-intérêts que nous pourrions exactement demander à des tiers. De plus, les intérêts non perçus sur les 37 millions d'euros représentent également des coûts réels puisqu'ils sont inclus dans la dette de la SNCB.

Je prends également bonne note de l'intention de la SNCB de s'orienter vers une offre de 12 trains non-TGV sur la liaison La Haye-Amsterdam et vers l'examen d'une éventuelle extension vers

Ik wil mij niet verbergen achter het rapport van Ernst & Young. Ik wil alleen aangeven dat sinds gisteren, na de brief van mevrouw Bovy en na mijn brief, het rapport een onderdeel kan zijn van een mogelijk gerechtelijk onderzoek. Dat is echter niet zeker, want er is geen klacht ingediend. Wij hebben het rapport zonder meer aan de procureur des Konings gegeven.

01.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Er moet zo spoedig mogelijk duidelijkheid komen over de financiële afwikkeling. Het perspectief bestaat immers dat er een pak geld is verloren gegaan, terwijl dat zeker niet zo hoeft te zijn. Ik hoop overigens dat het rapport van Ernst & Young over de aanbestedingsprocedures later nog aan bod kan komen.

Ik blijf met vragen zitten over de tijdsperiode tussen de aanbesteding en de indienststelling op de sporen. De heer Descheemaecker verwijst enkel naar het projectmanagement dat in handen was van de NS en naar de proefritten die grotendeels buiten ons land zijn gebeurd. Er zouden ook geen grote risico's geweest zijn tijdens de commerciële ingebruikname van de treinen, maar er werden toch risicovolle problemenesignaleerd.

Het remsysteem was eigenlijk een opgevaardeerd systeem voor treinen met een lagere snelheid en daar heb ik nog altijd vragen bij.

Ik zit met een heel vervelend gevoel dat de scoop van het rapport van Ernst & Young het nieuws voor vandaag heeft gemaakt. Daarmee krijgen wij een aantal antwoorden niet op vragen die toch pertinent zijn.

Als ik hoor dat de NMBS de treinen niet heeft willen aanvaarden omdat men daar een slecht gevoel bij had, denk ik dat er toch meer nodig is.

01.20 Steven Vandeput (N-VA): Het zal dus nog wat werk vragen om de effectieve schade op te meten en te verhalen op derden. De 37 miljoen waarop gedeerde interessen zijn, zijn ook reële kosten, vermits die in de schuld vervat zitten van de NMBS.

Ik onthoud ook dat de NMBS naar een aanbod gaat van 12 gewone treinen Den Haag-Amsterdam en een uitbreiding richting Eindhoven onderzoekt, wat de dienstverlening toch zou verbeteren.

Eindhoven qui contribuerait sans aucun doute à améliorer le service.

Outre les responsabilités au sein du Groupe SNCB, les responsables politiques pourraient également apporter des éclaircissements dans ce dossier. Je suggère par conséquent que dans un premier temps, la commission auditionne sans tarder les ministres des Entreprises publiques compétents qui se sont succédé depuis la décision.

01.21 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): La transmission du dossier au parquet empêchera naturellement d'aborder certains points, mais cette décision a-t-elle été concertée avec nos collègues néerlandais et ceux-ci entreprendront-ils une démarche similaire?

Il me paraît assez bizarre que si une erreur s'est produite dans l'adjudication, seulement trois voitures étaient concernées et pas les trains néerlandais. Pouvez-vous réexpliquer cela?

Le fait que l'audit ait porté sur la période 2000-2004 ne me pose intrinsèquement pas de problème mais je pense qu'il faut également s'intéresser à la période postérieure. Comment ce dossier est-il suivi?

J'estime que le suivi technique du projet devrait également être analysé plus en détail par le biais d'un audit interne.

J'espère que M. Descheemaeker a raison en ce qui concerne la garantie bancaire. Quand j'entends la situation financière d'AnsaldoBreda, je me demande quelle banque serait disposée à lui octroyer une garantie bancaire.

01.22 Marc Descheemaeker (en néerlandais): Nous connaissons les banques.

01.23 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Le ministre n'a pas répondu à ma question relative à une analyse financière éventuelle du dossier par la Cour des comptes.

Aux Pays-Bas, une commission d'enquête sera instituée. Il ne s'indique peut-être pas d'instituer une deuxième commission d'enquête chez nous mais nous devons nous concerter sur la manière dont nous pouvons analyser la composante belge de ce dossier. Un échange d'informations efficace me semble en tout cas important.

01.24 David Geerts (sp.a): Je continue à m'interroger sur l'accompagnement et le suivi de ce dossier. M. Descheemaeker déclare qu'un seul

Naast de verantwoordelijkheid binnen de NMBS-Groep zijn er ook politici die meer licht op de zaak kunnen werpen. Ik stel daarom voor dat de commissie om te beginnen zeer snel een hoorzitting organiseert met de bevoegde ministers van Overheidsbedrijven sinds de beslissing genomen werd.

01.21 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Door de aangifte bij het parket kan natuurlijk niet alles worden besproken, maar werd die beslissing overlegd met de Nederlandse collega's en zullen zij iets gelijkaardigs doen?

Het lijkt me nogal bizar dat het, bij een fout in de aanbesteding, enkel om drie rijtuigen zou gaan en niet om de Nederlandse treinen. Kan dat nog worden toegelicht?

Dat de audit betrekking had op de periode 2000-2004 is op zich geen probleem, maar ik denk dat er ook naar de periode daarna moet worden gekeken. Hoe wordt dat dossier opgevolgd?

Ook de technische opvolging van het project zou volgens mij met een interne audit grondiger moeten worden geanalyseerd.

Ik hoop dat de heer Descheemaeker gelijk heeft inzake de bankwaarborg. Als ik hoor in welke financiële situatie AnsaldoBreda zit, dan vraag ik mij af welke bank daarvoor een bankwaarborg wil verlenen.

01.22 Marc Descheemaeker (Nederlands): Wij kennen de banken.

01.23 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Van de minister heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag of het Rekenhof een financiële analyse van het dossier kan maken.

In Nederland wordt een onderzoekscommissie opgericht. Het is misschien niet zinvol om hier een tweede onderzoekscommissie in het leven te roepen, maar we moeten ons er wel over beraden op welke manier wij het Belgische aspect van dit dossier kunnen analyseren. Een goede informatie-uitwisseling lijkt me alvast belangrijk.

01.24 David Geerts (sp.a): Ik blijf met vragen zitten over de begeleiding en de opvolging van dit dossier. De heer Descheemaeker zegt dat er in

chef de projet avait été désigné aux Pays-Bas. Je peux effectivement comprendre qu'un point de contact soit désigné. Je ne comprends pas que M. Descheemaeker déclare à présent que ce chef de projet était entouré d'une équipe qui a en fait également dû fournir un feedback à la SNCB. Je ne peux m'empêcher de penser que cette commande n'a été traitée que par une seule personne.

Je ne puis absolument pas comprendre qu'on se soit déplacé en Italie pour discuter du design du train mais pas pour s'occuper de la sécurité.

01.25 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Vous parlez d'un problème de fiabilité pour justifier votre décision et, dans votre réponse à ma question, vous évoquez des doutes quant à la sécurité. Le discours tangué entre un refus d'admettre des problèmes de sécurité et l'expression de doutes à cet égard. Les documents nous aideront à y voir plus clair, de même que l'audition de l'Autorité nationale de sécurité.

Il est difficile de comprendre pourquoi un projet qui fut présenté avec beaucoup d'emphase en décembre est descendu en flammes après quelques mois.

01.26 Marc Descheemaeker (*en néerlandais*): La question s'est posée de savoir ce qu'il en était d'un éventuel audit aux Pays-Bas. Si j'ai bien compris mes collègues néerlandais, un audit a effectivement été initié par les autorités judiciaires. J'ignore quels en sont les résultats.

L'échange de vues est terminé.

La **présidente**: Je propose de commencer la commission de la semaine prochaine par un échange de vues sur l'aspect sécurité, en présence du secrétaire d'État M. Wathelet et des responsables du SSICF. Nous nous concertons en permanence avec les collègues néerlandais et des courriers seront encore échangés.

La réunion publique est levée à 16 h 54.

Nederland één projectleider was aangesteld. Ik kan inderdaad begrijpen dat er één aanspreekpunt wordt aangesteld. Ik begrijp niet dat de heer Descheemaeker nu zegt dat rond die projectleider een team moet hebben gewerkt dat eigenlijk ook feedback moet hebben gegeven aan de NMBS. Ik kan mij moeilijk van de indruk ontdoen dat deze bestelling maar door één persoon werd behandeld.

Dat er reizen naar Italië hebben plaatsgevonden om over het design te spreken, maar niet voor de controle van de veiligheid, dat begrijp ik helemaal niet.

01.25 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): U rechtvaardigt uw beslissing door te wijzen op een probleem op het stuk van de betrouwbaarheid, en in uw antwoord op mijn vraag zegt u dat er twijfels waren over de veiligheid. Enerzijds weigert men toe te geven dat er veiligheidsproblemen zijn, anderzijds uit men net twijfels over de veiligheid. De documenten zullen ons daar een beter inzicht in verschaffen, net als de hoorzitting met de nationale veiligheidsautoriteit.

Een project dat in december nog met veel tamtam werd gepresenteerd, wordt amper enkele maanden later al ten grave gedragen. Begrijpe wie kan.

01.26 Marc Descheemaeker (*Nederlands*): Er werd onder meer gevraagd hoe het in Nederland zit met een eventueel auditonderzoek. Indien ik de Nederlandse collega's goed heb begrepen, denk ik dat zij inderdaad een forensic audit in beweging hebben gebracht. Wat daarvan de resultaten zijn, weet ik niet.

De gedachtewisseling is gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de commissie volgende week te beginnen met een gedachtewisseling over het veiligheidsaspect, bijgewoond door staatssecretaris Wathelet en mensen van DVIS. Met de Nederlandse collega's is er permanent overleg en na vandaag zal er nog mee worden gecorrespondeerd.

De openbare vergadering wordt gesloten om 16.54 uur.