



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

08-06-2016

Namiddag

Mercredi

08-06-2016

Après-midi

| | |
|-------------|---|
| N-VA | Nieuw-Vlaamse Alliantie |
| PS | Parti Socialiste |
| MR | Mouvement réformateur |
| CD&V | Christen-Democratisch en Vlaams |
| Open Vld | Open Vlaamse Liberalen en Democraten |
| sp.a | socialistische partij anders |
| Ecolo-Groen | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| cdH | centre démocrate Humaniste |
| VB | Vlaams Belang |
| DéFI | Démocrate Fédéraliste Indépendant |
| PTB-GO! | Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture! |
| PP | Parti Populaire |

| Afkortingen bij de nummering van de publicaties : | | Abréviations dans la numérotation des publications : | |
|---|--|--|---|
| DOC 54 0000/000 | Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer | DOC 54 0000/000 | Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif |
| QRVA | Schriftelijke Vragen en Antwoorden | QRVA | Questions et Réponses écrites |
| CRIV | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) | CRIV | Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte) |
| CRABV | Beknopt Verslag (witte kaft) | CRABV | Compte Rendu Analytique (couverture blanche) |
| CRIV | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) | 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) |
| | (witte kaft) | | (couverture blanche) |
| PLEN | Plenum | PLEN | Séance plénière |
| COM | Commissievergadering | COM | Réunion de commission |
| MOT | Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurig papier) | MOT | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) |

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

INHOUD

De treinramp van 5 juni 2016 te Saint-Georges-sur-Meuse - Gedachtewisseling met de minister van mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en toegevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Hermalle-sous-Huy" (nr. 12133)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op 5 juni" (nr. 12169)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het treinongeval in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12171)

- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinramp in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12180)

Sprekers: **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Wouter Raskin**, **Laurent Devin**, **Jean-Jacques Flahaux**, **Jef Van den Bergh**, **Sabien Lahaye-Battheu**, **David Geerts**, **Muriel Gerkens**, **Marcel Cheron**, **Vanessa Matz**, **Marco Van Hees**

SOMMAIRE

La catastrophe ferroviaire du 5 juin 2016 à Saint-Georges-sur-Meuse - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges et questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Hermalle-sous-Huy" (n° 12133)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire du 5 juin" (n° 12169)

- Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, et au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "l'accident ferroviaire à Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12171)

- Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la catastrophe ferroviaire de Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12180)

Orateurs: **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Wouter Raskin**, **Laurent Devin**, **Jean-Jacques Flahaux**, **Jef Van den Bergh**, **Sabien Lahaye-Battheu**, **David Geerts**, **Muriel Gerkens**, **Marcel Cheron**, **Vanessa Matz**, **Marco Van Hees**

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 08 JUNI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 08 JUIN 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.56 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 De treinramp van 5 juni 2016 te Saint-Georges-sur-Meuse - Gedachtewisseling met de minister van mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en toegevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Hermalle-sous-Huy" (nr. 12133)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op 5 juni" (nr. 12169)
- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, en aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het treinongeval in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12171)
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinramp in Saint-Georges-sur-Meuse" (nr. 12180)

De **voorzitter**: In de nacht van zondag op maandag heeft er zich een vreselijk treinongeval voorgedaan.

Onze gedachten gaan uit naar de slachtoffers, hun

La discussion des questions et interpellations est ouverte à 14 h 56 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 La catastrophe ferroviaire du 5 juin 2016 à Saint-Georges-sur-Meuse - Échange de vues avec le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges et questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Hermalle-sous-Huy" (n° 12133)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire du 5 juin" (n° 12169)
- Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, et au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "l'accident ferroviaire à Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12171)
- Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la catastrophe ferroviaire de Saint-Georges-sur-Meuse" (n° 12180)

La **présidente**: Dans la nuit de dimanche à lundi s'est produit un dramatique accident ferroviaire.

Toutes nos pensées vont aux victimes, à leurs

naasten, de pendelaars die dagelijks met de trein reizen en de spoormannen.

Namens de commissie wil ik tevens de hulpdiensten en de teams van de NMBS en Infrabel feliciteren.

De commissie neemt een minuut stilte in acht.

De **voorzitter**: Minister Borsus zal niet aanwezig zijn: aangezien hij het toezicht heeft over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het onderzoek loopt, kan hij voorlopig niet meer zeggen.

We zijn hier niet om wie dan ook aan te vallen of te veroordelen. De speurders en het parket doen hun werk. Het onderzoek moet tot op het bot worden gevoerd, op een serene en transparante manier. Er rijzen vragen in verband met de uitvoering van de beveiligingswerken op het spoor, de seininrichting, de investeringen en de besparingen op de dotatie en ook omtrent de veiligheidscultuur in het bedrijf. Over al die punten zullen we het met de minister moeten hebben.

01.01 Minister **François Bellot** (*Frans*): De regering betuigt de families van de slachtoffers al haar steun. Deze tragedie roept bij mij pijnlijke herinneringen op aan de treinramp in Buizingen. Drie mensen, onder wie een spoorman, zijn omgekomen en er vielen ook verscheidene gewonden, van wie er één ernstig gewond is.

Ik dank al degenen die onmiddellijk in actie gekomen zijn en blij hebben gegeven van een hartverwarmende solidariteit: hulpdiensten, bedrijven en onbekenden.

(*Nederlands*) Er loopt een onderzoek bij het parket, net als bij het onderzoeksorgaan van de FOD Mobiliteit. Ook beide spoorbedrijven voeren een onderzoek en zij informeren ook de officiële onderzoekers.

(*Frans*) Ik volg het dossier met aandacht, maar in een gerechtelijk onderzoek moet het discretieprincipe in acht worden genomen. Ik zal dan ook geen concrete antwoorden geven. De veiligheid is een belangrijke problematiek voor een minister, en zeker voor mij - ik was voorzitter van de commissie-Buizingen.

Ik zou willen dat men de verschillende debatten over de spoorwegen niet op één hoop gooit. De veiligheid is de topprioriteit voor onze spoorbedrijven, en veiligheid is een werk van vele

proches, aux navetteurs qui empruntent chaque jour nos trains ainsi qu'à la communauté des cheminots.

Je voudrais également féliciter en votre nom les services de secours et les équipes de la SNCB et d'Infrabel.

La commission observe une minute de silence.

La **présidente**: M. Borsus ne sera pas présent: ayant la tutelle sur les services de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer, il est occupé par l'enquête.

Nous ne sommes pas ici pour faire des procès: les enquêteurs et le parquet accomplissent leur travail. L'enquête doit se dérouler complètement et sereinement mais de manière transparente. Des questions apparaissent à propos de la mise en œuvre de la sécurisation du rail, des feux de signalisation, des investissements et des économies sur la dotation, de la culture de la sécurité au sein de l'entreprise. Nous devons travailler sur ces questions avec vous.

01.01 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le gouvernement adresse aux familles des victimes tout son soutien. Ce drame m'a douloureusement rappelé celui de Buizingen. Trois personnes, dont un cheminot, ont perdu la vie; plusieurs personnes sont blessées, une gravement.

Je remercie les personnes qui se sont mobilisées immédiatement avec une belle solidarité: services de secours, entreprises et anonymes.

(*En néerlandais*) Le parquet a ouvert un dossier et l'organe d'enquête du SPF Mobilité également. Les deux entreprises ferroviaires investiguent aussi et informent les enquêteurs chargés officiellement de l'enquête.

(*En français*) Je suis le dossier avec attention mais le principe de réserve prévaut dans une enquête judiciaire. Je n'apporterai donc pas de réponses concrètes. Les questions de sécurité sont importantes pour les ministres et d'autant plus pour moi qui ai présidé la commission Buizingen.

Je souhaite qu'on évite les amalgames entre les différents débats concernant les chemins de fer. Première priorité de nos entreprises ferroviaires, la sécurité se construit dans le temps. Les hausses de

jaren. De voorgestelde productiviteitsverhoging heeft geen impact op de veiligheid, zoals blijkt in Frankrijk, Nederland of Zwitserland, waar de productiviteit hoger ligt.

(Nederlands) Dit bewijst dat de trend van grotere efficiëntie best compatibel is met een doorgedreven aandacht voor veiligheid.

(Frans) Gezien de omstandigheden kunnen we de vergadering over de opvolging van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen vervroegen.

Infrabel noch de NMBS hebben van de procureur des Konings de toestemming gekregen om over het lopende onderzoek of over aspecten die het werk van het gerecht kunnen doorkruisen, te communiceren.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Vooreerst betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de slachtoffers van de treinramp.

Verskillende bronnen binnen Infrabel bevestigen dat Saint-Georges-sur-Meuse op lijn 125, de plek van het ongeval, niet uitgerust is met TBL1+. Het spoor is dus niet, zoals de CEO van Infrabel enkele maanden geleden nog verkondigde, voor 100 procent uitgerust met dit veiligheidssysteem, maar slechts voor 99,9 procent.

Lijn 125 is een belangrijke Waalse spoorlijn, het is de verbinding tussen Namen en Luik en er passeren heel wat treinen. Ik zie dus geen enkele reden om op zo een plaats geen TBL1+-systeem te installeren. Hoe kan dat dan toch zijn nagelaten?

Op 7 november 2014 is er nochtans een overheidsopdracht uitgeschreven door TUC RAIL voor de plaatsing van TBL1+-bakens langs vijf seinposten op lijn 125, ook post B10-7, Hermalle-sous-Huy, exact de plaats van het ongeval. De werkzaamheden moesten starten in september 2015. Dat betekent dat men nu ongeveer halfweg had kunnen zijn en dat de zone van Saint-Georges-sur-Meuse gedekt was geweest. Twee jaar na de aanbesteding en de gunningen is dat evenwel niet het geval. Hoe komt dat?

Kwatongen wijzen de besparingen met de vinger, maar daar is niets van aan. Deze regering bespaart uitdrukkelijk niet op veiligheid. Voor dit project is er wel degelijk een budget, maar het is onaangeroerd

productivité proposées n'impactent pas la sécurité comme le prouvent la situation en France, aux Pays-Bas ou en Suisse, qui ont un meilleur niveau de productivité.

(En néerlandais) Cela prouve une chose: ce n'est pas parce qu'on tend à une plus grande efficacité qu'on renonce nécessairement à prêter une attention accrue à la sécurité.

(En français) Vu les circonstances, on peut avancer la date de la séance relative au suivi des recommandations de la commission Buizingen.

Ni Infrabel ni la SNCB n'ont reçu l'autorisation du procureur du Roi de communiquer sur des éléments relatifs à l'enquête en cours ou de nature à perturber le travail de la justice.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Je tiens avant toute chose à exprimer mes plus sincères condoléances aux proches des victimes de la catastrophe ferroviaire.

Plusieurs sources au sein d'Infrabel confirment que Saint-Georges-sur-Meuse, qui est desservie par la ligne 125, n'est pas équipée, à l'endroit où s'est produit l'accident, du système TBL1+. Contrairement à ce que le CEO d'Infrabel disait il y a encore quelques mois, le rail n'est donc pas équipé à 100 % de ce système de sécurité mais seulement à 99,9 %.

La ligne 125 est une ligne importante en Wallonie puisqu'elle relie Namur et Liège et que de nombreux trains y circulent. Je ne vois donc aucune raison de ne pas installer le système TBL1+ à un tel endroit. Comment pareille omission a-t-elle pu être possible, nom d'une pipe?

Le 7 novembre 2014, TUC RAIL avait pourtant lancé un marché public pour l'installation de balises TBL1+ le long de cinq cabines de signalisation sur la ligne 125, y compris la cabine B10-7 à Hermalle-sous-Huy, précisément à l'endroit où l'accident est survenu. Les travaux devaient débuter en septembre 2015, ce qui signifie que l'on aurait pu être aujourd'hui à peu près à mi-parcours et que la zone de Saint-Georges-sur-Meuse aurait été couverte. Or deux ans après l'adjudication et la passation du marché, rien n'a été fait. Pourquoi?

Les mauvaises langues pointent les mesures d'économie, mais il n'en est rien. Le gouvernement actuel s'abstient délibérément d'économiser sur la sécurité. Un budget a été prévu pour la réalisation

gebleven. Het probleem zit bij de uitvoering.

Er is iets merkwaardigs aan de gang. Er is één bedrijf dat in de provincie Luik sinds 2012 alle openbare aanbestedingen binnenhaalt. Dit bedrijf, nochtans met zetel in Oost-Vlaanderen, sleept in Luik – en enkel daar – élk project van TUC RAIL in de wacht. Het slaagt er telkens om onder de prijs van de concurrenten te gaan. Nochtans is deze aannemer niet de goedkoopste, want naast de prijs van de gunning rekent hij stevig wat extra kosten aan, waardoor de prijs met 25 tot zelfs 100 procent kan oplopen.

Blijkbaar is deze aannemer zo succesvol dat hij er niet toe komt aan de werken te beginnen. Vandaag, acht maanden na de beoogde startdatum, is er nog niets gebeurd. Ik heb hierover al verschillende schriftelijke vragen gesteld omdat hier op zijn minst een vermoeden van fraude is.

De **voorzitter**: U spreekt nu over fraude met overheidsopdrachten. Laten we bij het onderwerp van vandaag blijven, en dat is het treinongeval.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Hoe en met wiens medewerking een aannemer erin slaagt projecten binnen te halen, zijn vragen waarop het onderzoek een antwoord moet vinden. Er zit een rotte plek in TUC RAIL. Ik vraag de minister formeel om deze zaak tot op het bot uit te laten spitten. Eens te meer is de bestuurlijke autonomie van de NMBS misbruikt om bedenkelijke constructies op te zetten.

01.04 Laurent Devin (PS): Dit is een periode van rouw, maar er loopt ook een onderzoek. Het is te vroeg om hierover een debat te voeren. Zodra er meer duidelijkheid is over de oorzaken van deze ramp zullen we het samen hebben over de conclusies die hieruit moeten worden getrokken, over de verantwoordelijkheden en over de te nemen maatregelen.

01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Rampen zoals deze of de tragedie in Buizingen moeten ons ertoe aanzetten de nodige beslissingen te nemen en de tenuitvoerlegging van de maatregelen die in het kader van de commissie-Buizingen werden genomen, te bespoedigen.

Ik dank u voor uw voorstel om de vergadering met de CEO's van Infrabel en de NMBS daarover te vervroegen.

de ce projet, mais il est demeuré intact. Le problème se situe à l'échelon de l'exécution.

Un phénomène étrange est en train de se passer. Tous les marchés publics lancés en province de Liège depuis 2012 tombent dans l'escarcelle d'une seule société. Cette société, qui a pourtant son siège en Flandre orientale, décroche dans la Cité ardente – et seulement là – tous les projets TUC RAIL. Elle parvient à tous les coups à soumissionner en deça du prix proposé par ses concurrents. Cette société n'est pourtant pas la meilleure marché car en sus du prix de la passation, elle facture des coûts supplémentaires qui ne sont pas piqués des hannetons. Résultat: la douloureuse augmente de 25, voire de 100 %.

Cette société connaît visiblement un si grand succès qu'elle ne parvient pas à entamer les travaux. Aujourd'hui, huit mois après la date prévue de début du chantier, la construction est au point mort. J'ai déjà déposé plusieurs questions écrites car je pense qu'il existe à tout le moins une présomption de fraude.

La **présidente**: Vous parlez de fraudes dans les marchés publics. Restons-en au sujet de l'accident.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): L'enquête devra notamment répondre à la question de savoir comment et avec le concours de qui, un entrepreneur réussit à s'adjuger des projets. Il y a une pomme pourrie chez TUC RAIL et je demande officiellement au ministre de faire éclater toute la vérité dans ce dossier. D'aucuns ont, une fois de plus, abusé de l'autonomie de gestion de la SNCB pour mettre en place des constructions douteuses.

01.04 Laurent Devin (PS): Nous sommes dans une période de deuil mais aussi d'enquête: il est trop tôt pour le débat. Une fois les éléments probants connus, nous parlerons ensemble des conclusions à tirer, des responsabilités et des dispositions à prendre.

01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Des drames comme celui-ci ou celui de Buizingen doivent nous pousser à prendre des décisions et à hâter la mise en œuvre des mesures prises à la suite de la commission Buizingen.

Je vous remercie d'avancer la date de la réunion avec les CEO d'Infrabel et de la SNCB à ce sujet.

Wat het ETCS-beveiligingssysteem betreft, is het dossier nog niet rond. We zullen de CEO's moeten vragen de installatie ervan te bespoedigen. Wat de seinhuizen betreft, werd er al een rationaliserings- en moderniseringsinspanning gedaan.

De opschorting van de Waalse Thalys, die door uw voorgangster minister Galant in het vooruitzicht werd gesteld, hing samen met het gebrek aan voldoende veiligheid. We moeten weten waar we aan toe zijn.

We hadden het liever niet daarover moeten hebben, maar men moet weten dat de situatie in geen enkel land perfect is. Zelfs met slechts 19 procent van het ETCS-veiligheidssysteem geïnstalleerd, staan we ver in vergelijking met andere Europese landen. Zelfs in Duitsland heeft zich een groot spoorongeval voorgedaan. We moeten dus passend reageren en het spornet, waarop de reizigers meer en meer aangewezen zullen zijn, zo goed mogelijk beveiligen.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij de woorden van medeleven aan de nabestaanden en de slachtoffers en bij de woorden van dank aan de hulpdiensten.

Net als de minister en kamerlid Geerts, heb ik de commissie-Buizingen actief meegemaakt. De aandacht voor veiligheid zit er sindsdien diep ingebakken. Dat er op de plaats van het nieuwe ongeval blijkbaar geen TBL1+-systeem was geïnstalleerd, is een grote shock. In de commissie hebben wij uitermate veel aandacht besteed aan de uitrol van TBL1+ en er werden in de meerjareninvesteringsprogramma's ruim middelen voor uitgetrokken.

Eind 2012 was het spoor voor 87 procent gedekt door TBL1+, tegen eind 2015 werd een volledige dekking verwacht. Dat is zo door de CEO en de minister aangekondigd. Steeds werd gewezen op de aandacht die naar veiligheid ging, er zou niet op worden ingeboet, het spoor was voor 99,9 procent gedekt.

Het was misschien naïef van mij, maar ik heb nooit een definitie gevraagd van de dekkingsefficiëntie. Ik ging ervan uit dat seinen in goederenspoorbundels en rangeerstations niet allemaal met TBL1+ zouden worden uitgerust, maar in elk geval wel een drukbereden spoorlijn waar dagelijks passagierstreinen passeren. Ik wil de CEO van Infrabel zo snel mogelijk in deze commissie

Il reste du chemin à faire pour compléter le dossier ETCS. Il faudra demander aux CEO s'il est possible d'accélérer son installation. Pour les cabines, un effort de rationalisation et de modernisation a déjà été fait.

La suspension du Thalys wallon, annoncée par Mme Galant, était liée à l'absence de sécurisation suffisante. Il faudra qu'on sache où cela en est.

On aurait préféré ne pas devoir discuter de cela mais rien n'est parfait nulle part: si nous n'en sommes qu'à 19 % de la mise en œuvre de l'ETCS, par rapport aux autres pays européens nous sommes assez avancés. Même l'Allemagne a connu un accident ferroviaire important. Nous devons rebondir et sécuriser autant que possible un chemin de fer auquel les voyageurs devront recourir de plus en plus souvent.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Je m'associe aux condoléances présentées aux victimes et aux proches, ainsi qu'aux remerciements adressés aux services de secours.

Tout comme le ministre et M. Geerts, j'ai participé activement aux travaux de la commission Buizingen. La sécurité fait depuis lors l'objet d'une attention soutenue. Je suis profondément choqué d'apprendre que le lieu du nouvel accident n'était visiblement pas équipé du système TBL1+. En commission, nous avons consacré une attention capitale au déploiement de ce système de freinage automatique et des moyens importants ont été libérés à cette fin dans les programmes d'investissements pluriannuels.

Fin 2012, le réseau ferroviaire était équipé à 87 % du système TBL1+. La ministre et le CEO avaient annoncé une couverture complète du rail pour fin 2015. Ils n'ont pas arrêté de nous dire que la sécurité ferroviaire faisait l'objet d'une attention permanente, qu'aucune concession ne serait faite sur la sécurité ferroviaire et que le rail était couvert à 99,9 %.

J'ai peut-être fait preuve de naïveté, mais je n'ai jamais demandé une définition de l'efficacité de la couverture. Il me semblait évident que tous les postes de signalisation des faisceaux ferroviaires de marchandises et des gares de triage ne devaient pas être équipés d'une balise TBL1+, mais que celles-ci seraient en revanche installées le long d'une voie très fréquentée quotidiennement par des

uitnodigen om hierover uitleg te krijgen. Het is bijna aanstootgevend dat de bewuste Waalse lijn vandaag onvoldoende beveiligd is, na al de aandacht die naar veiligheid is gegaan na het ongeval in Buizingen.

Ik ben niet op de hoogte van de zaken die de heer Raskin aanhaalt, maar ik sluit me aan bij zijn oproep om de toewijzing van de aanbestedingen grondig te onderzoeken.

01.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wij hadden gehoopt dit soort ongevallen nooit meer te hoeven meemaken. Wij dachten ook oprecht ze nooit meer te zullen meemaken. In de eerste plaats voelen wij tristesse en medeleven met de nabestaanden. Tegelijkertijd is er ook ongerustheid door de berichten over de beveiliging van het spoor.

Het onderzoek zal tijd vergen, maar ook op korte termijn moet een aantal vragen worden beantwoord. Was het sein beveiligd met TBL1+? Werden de aanbevelingen naar aanleiding van een gelijkaardig ongeval op dezelfde plaats acht jaar geleden uitgevoerd? Die vragen kunnen met een eenvoudig ja of nee worden beantwoord. Infrabel moet hierover klaarheid komen verschaffen en mag zich niet verschuilen achter het strafonderzoek.

In het laatste jaarlijkse veiligheidsverslag van Infrabel, dat van 2015, staat dat de installatie van TBL1+ sinds eind 2015 volledig beëindigd is en dat er een efficiëntiedekking is van 99,99 procent. Is dit ongeval dan het gevolg van één kans op tienduizend? Daarover wil mijn fractie op korte termijn een antwoord hebben.

01.08 David Geerts (sp.a): Ook onze fractie wil haar medeleven betuigen aan de slachtoffers en de nabestaanden.

Voorts betreur ik dat de heer Borsus hier niet aanwezig is.

Ik verwijs naar een van de aanbevelingen van de bijzondere commissie die indertijd het ongeval in Buizingen heeft onderzocht. Na zo'n ongeval lopen er meteen verschillende onderzoeken op diverse niveaus. Wij hebben toen gezegd dat de nabestaanden en de slachtoffers recht hebben op informatie en transparantie.

trains de voyageurs. Je souhaite que le CEO d'Infrabel soit rapidement invité à la commission pour nous fournir des explications à ce sujet. Il est assez scandaleux que la ligne wallonne concernée ne soit pas encore suffisamment sécurisée, après l'extrême attention accordée à la sécurité après la catastrophe de Buizingen.

Je ne suis pas informé des faits rapportés par M. Raskin, mais je m'associe à son appel concernant une analyse minutieuse de l'attribution des marchés publics.

01.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Nous espérons ne plus jamais être confrontés à ce type d'accidents. Nous pensions également sincèrement que nous n'y aurions plus jamais affaire. Tout d'abord, nous tenons à exprimer notre tristesse et notre sympathie à l'égard des proches des victimes. En même temps, nous nous inquiétons sérieusement des annonces qui circulent au sujet de la sécurité du rail.

L'enquête demandera du temps, mais il y a lieu, à plus court terme, d'apporter des réponses à un certain nombre de questions. La signalisation était-elle sécurisée par TBL1+? Les recommandations formulées à la suite d'un accident similaire survenu au même endroit huit ans auparavant ont-elles été suivies? Un simple oui ou non suffit pour répondre à ces questions. Infrabel doit venir s'expliquer à cet égard et ne peut en aucun cas se retrancher derrière l'instruction pénale.

Le dernier rapport annuel d'Infrabel en matière de sécurité, concernant l'année 2015, stipulait que l'installation de TBL1+ avait été totalement achevée fin 2015 et que la couverture en termes d'efficacité était alors de 99,99 %. Cet accident avait-il dès lors une chance sur dix mille de se produire? Mon groupe souhaiterait obtenir une réponse à cette question dans les plus brefs délais.

01.08 David Geerts (sp.a): Notre groupe tient également à présenter ses condoléances aux victimes et à leurs proches.

Je déplore l'absence de M. Borsus.

Je voudrais faire référence à l'une des recommandations de la commission spéciale qui s'est penchée à l'époque sur la catastrophe de Buizingen. Après la survenue d'un tel désastre, de multiples enquêtes sont immédiatement lancées à différents niveaux. Nous avons dit alors que les proches et les victimes avaient droit à deux choses: information et transparence.

Wij hebben een onderzoeksorgaan dat onafhankelijk van gerechtelijke onderzoeken kan werken. Laat een memorandum of understanding opstellen tussen dat onderzoeksorgaan en de gerechtelijke autoriteiten, zodat dit onderzoeksorgaan op een termijn van een paar maanden al een eerste indicatie kan geven. Dan kan voor de slachtoffers en hun familie ook sneller het verwerkingsproces beginnen.

Mijn betoog kan grotendeels aansluiten bij dat van collega Van den Bergh. Onze bijzondere commissie heeft enkele jaren geleden moeilijke maar nuttige technische discussies gevoerd. Onlangs heb ik aan de commissievoorzitter een nieuw debat gevraagd over de seinvoorbijrijdingen. In het jaarrapport van Infrabel had ik immers gezien dat het aantal seinvoorbijrijdingen en bijna-botsingen gestegen was, ook op de belangrijkste lijnen. Zoiets moet ons alarmeren, want veiligheid moet absoluut prioritair zijn.

Er is inderdaad beslist om niet te besparen op veiligheid, daarover was elk weldenkend parlementariër het eens. Als de heer Raskin dus gelijk heeft dat er effectief een probleem is van dubieuze aanbestedingen, dan moet het parket dit zo snel mogelijk grondig onderzoeken.

Er zou dus niet bespaard worden op veiligheid. Groot was dan ook mijn verbazing toen ik vernam dat een derde van de seinen niet met TBL1+ is uitgerust. Wanneer is ons dat hier in het Parlement open en bloot meegedeeld? De aanbevelingen van de bijzondere commissie zijn blijkbaar maar zeer gedeeltelijk uitgevoerd.

Infrabel vertelt ons op zijn website ten overvloede dat TBL1+ het meest recente en het meest veilige hulpsysteem is. Ik lees daar ook dat alle belangrijke spoorknooppunten in België daarmee zijn uitgerust sinds eind 2012. Daarna volgt dat heel het spoornet ermee is uitgerust sinds eind 2015. Is dat geen flagrante desinformatie? Of denkt men dat wij maar dommeriken zijn die de logica van de ingenieurs toch niet kunnen volgen? Kortom, de minister moet aan Infrabel zo snel mogelijk een analyse van de risicodekking vragen. Indien blijkt dat een 99,9 procent uitrusting met TBL1+ toch maar goed is voor een risicodekking van 75 procent, dan is dat immers essentiële informatie. Ik ben alleszins benieuwd.

Nous avons un organe d'enquête qui peut travailler indépendamment des instructions. Rédigez donc un memorandum of understanding entre cet organe d'enquête et les autorités judiciaires afin que cet organe puisse déjà fournir de premiers éléments d'élucidation en l'espace de quelques mois. Le processus de résilience pourrait s'en trouver accéléré pour les victimes et leur famille.

Mon exposé rejoint largement celui de mon collègue Van den Bergh. Il y a quelques années, notre commission spéciale avait mené des discussions techniques difficiles mais utiles. J'ai demandé dernièrement à la présidente de commission un nouveau débat sur les franchissements de signaux. J'avais en effet lu dans le rapport annuel d'Infrabel que le nombre de franchissements de signaux et de quasi-collisions était en augmentation, y compris sur les lignes principales. Pareil constat doit nous alarmer car la sécurité doit être notre priorité absolue.

La décision a en effet été prise de ne pas économiser sur la sécurité; elle était soutenue par chaque parlementaire sensé. Par conséquent, si comme le dit M. Raskin, il y a effectivement un problème d'adjudications douteuses, le parquet devra mener au plus tôt une enquête approfondie à ce sujet.

On n'économiserait donc pas sur la sécurité. Grand fut dès lors mon étonnement lorsque j'ai appris qu'un tiers des signaux n'était pas équipé du système TBL1+. Quand le Parlement en a-t-il été informé ouvertement ici même? Les recommandations de la commission spéciale n'ont apparemment été mises en œuvre que très partiellement.

Sur son site internet, Infrabel répète à l'envi que la balise TBL1+ est le système d'aide à la conduite le plus récent et le plus sûr. J'y lis encore que depuis fin 2012, les principaux nœuds du réseau ferroviaire belge en sont équipés et que l'ensemble du réseau ferroviaire est doté de ce système depuis fin 2015. Ne s'agit-il pas d'une désinformation flagrante? Ou le gestionnaire du réseau imagine-t-il que nous ne sommes que des sots incapables de comprendre la logique des ingénieurs? Bref, le ministre doit demander à Infrabel de lui fournir dans les plus brefs délais une analyse de la couverture du risque. S'il apparaît que l'installation du système TBL1+ à 99,9 % n'assure une couverture du risque qu'à 75 %, il s'agit là en effet d'une donnée cruciale. J'attends en tout cas impatiemment ces informations.

01.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Ik wil ons medeleven met de families van de slachtoffers betuigen. Dergelijke rampen hebben vaak meerdere oorzaken. Het lijkt me dan ook belangrijk dat het onderzoek alle facetten omvat: inachtneming van de planning voor het uitrusten van het spoornet met het remsysteem, naleving van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen, het investerings- en infrastructuurbeleid en de druk op het personeel van de NMBS en van Infrabel.

Wat is de impact van de maatregelen van de jongste jaren op het reactievermogen en de beschikbaarheid van de noodzakelijke uitrusting?

De families van de slachtoffers van de ramp in Buizingen vinden dat zij niet genoeg werden gehoord of dat men niet voldoende rekening met hen hield. Werd nu alles geregeld opdat de slachtoffers continu worden begeleid, en zult u een en ander opvolgen?

01.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik leef mee met de slachtoffers en sluit me formeel aan bij dit moment van emotie ter nagedachtenis van de slachtoffers. Onze gedachten moeten uitgaan naar de slachtoffers, met het grootste respect.

De 109 aanbevelingen van de commissie-Buizingen worden jaarlijks getoetst in het kader van de opvolging van die commissie en de problematiek van de voorbijgreden seinen staat eerstdaags op de agenda.

De minister zegt terecht dat er vier onderzoeken zijn. Ingevolge een Europese richtlijn hebben we een onafhankelijk onderzoeksorgaan opgericht, dat een diepgaand onderzoek uitvoert naar de zware ongevallen en ons ertoe maant de verbeterpunten te bespreken om een herhaling van de oorzaken te vermijden. Er zijn vele oorzaken, en ze moeten grondig worden bestudeerd.

Ter wille van de onafhankelijkheid van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) wordt het toezicht op dit orgaan niet door u uitgeoefend, mijnheer de minister. Deze dienst moet aanbevelingen doen en ik zou graag hebben dat er vergeleken wordt met de Europese organen.

Ze waren ook geïnteresseerd in het ongeval in Buizingen om verbanden met andere Europese onderzoeken te kunnen leggen.

In het verslag van het Rekenhof over de beheersovereenkomsten van Infrabel en de NMBS wordt er opgemerkt dat in 2013 de NMBS verplicht

01.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Je souhaite manifester notre compassion envers les familles des victimes. Pareilles catastrophes ont souvent des causes multiples. Il me semble dès lors important qu'un travail aborde toutes les dimensions: respect de la programmation des installations du système de freinage et des recommandations de Buizingen, politiques d'investissement en infrastructure et pression exercée sur le personnel de la SNCB et d'Infrabel.

Quel est l'impact des dispositions de ces dernières années sur la capacité d'avoir les équipements nécessaires?

Les familles des victimes de Buizingen estiment ne pas avoir été assez entendues ou prises en compte. Tout est-il maintenant mis en place pour que l'accompagnement des victimes se fasse de manière continue, avec un suivi de votre part?

01.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je tiens à m'associer solennellement à cette émotion. Le respect s'impose devant la mémoire des victimes.

Chaque année, on examine les 109 recommandations de Buizingen en vertu du suivi de la commission éponyme et nous discuterons d'ailleurs prochainement des dépassements de signaux.

À juste titre, le ministre dit qu'il y a quatre enquêtes. Depuis qu'une directive l'a suggéré, nous avons un organisme d'enquête totalement indépendant pour pousser les investigations sur les accidents graves jusqu'à nous inviter à discuter des éléments à améliorer pour éviter la reproduction des causes. Il y a multiplicité des causes dans un tel processus et il faut bien les étudier.

Par souci d'indépendance, Monsieur le ministre, vous n'avez pas la tutelle sur cet organisme, le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF). Il est chargé de faire des recommandations et j'aimerais qu'on fasse le lien avec les organismes européens.

Ils se sont aussi intéressés à l'accident de Buizingen afin de tirer des conclusions connexes à d'autres enquêtes européennes.

Le rapport de la Cour des comptes sur les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB souligne l'obligation pour cette dernière en 2013 d'élaborer

werd een actieplan inzake de veiligheidscultuur op te stellen. Hoewel er na het ongeval in Buizingen aan dat aspect de prioriteit werd gegeven, heeft de NMBS zich niet aan die verplichting gehouden.

De NMBS heeft tekortkomingen bij de DVIS aangevoerd en aangekondigd dat ze de uitvoering van die oorspronkelijke verplichting aan een consultant heeft toevertrouwd. Dat actieplan is nog steeds niet opgesteld. In haar antwoord stelt de NMBS dat ze er intern actief aan gewerkt heeft, dat ze een tijdpad heeft opgesteld en dat het project geleidelijk zal worden uitgevoerd.

Bepaalde punten uit de mededeling van de CEO van Infrabel over de invoering van TBL1+ hebben velen van ons de wenkbrauwen doen optrekken. Het is ongetwijfeld een tijdelijke oplossing en op termijn wil men een performanter systeem invoeren, maar wat wordt er precies met 'bepaalde seinen' en 'essentiële seinen' bedoeld?

Er zouden criteria zijn waarbij er rekening wordt gehouden met de Noord-Zuidverbinding, de wissels, de bochten, enz. Vandaag hebben we meer informatie nodig om ons er al dan niet over te kunnen verbazen dat slechts 7.500 van de 10.700 seinen op het net met TBL1+ zijn uitgerust. Er valt dus een en ander uit te leggen over de criteria en de evaluatie.

Vervolgens zullen we ons afvragen of het nuttig is na te denken over het voortzetten van de werkzaamheden en het doen van andere investeringen. Na de uitleg te hebben gehoord, zullen we onze verantwoordelijkheid opnemen.

We moeten ook de gewichtige verklaringen van de heer Raskin onderzoeken. Waren er beslissingen genomen om die lijn met het noodremsysteem uit te rusten? Is er vertraging opgetreden en waarom?

Het zal belangrijk zijn over aanbevelingen van het onderzoeksorgaan te kunnen beschikken. We zullen de NMBS moeten horen. Het rollend materieel en de spoorinfrastructuur moeten met het noodremsysteem worden uitgerust. Tot slot moet Infrabel ons zijn analyserooster betreffende de essentiële punten van het net toelichten.

De heer Geerts had het over het negeren van rode seinen. Men moet een onderscheid maken in het totale aantal dergelijke incidenten.

Men moet ook een onderscheid maken tussen seinen die als belangrijk worden beschouwd en

un plan d'action sur la culture de la sécurité. Malgré la priorité accordée à cet aspect après l'accident de Buizingen, cette disposition n'a pas été respectée.

La SNCB a invoqué des lacunes du SSICF et a annoncé avoir confié à un consultant la réalisation de cette obligation initiale. Cela n'a toujours pas été fait. La SNCB affirme dans sa réponse y avoir activement travaillé en interne, qu'elle a établi un échéancier et que le projet sera introduit progressivement.

Nous avons été nombreux à nous étonner de certains éléments de la communication du CEO d'Infrabel sur la mise en service du TBL1+. Cette solution est certes transitoire, l'objectif étant un système plus performant, mais que signifie précisément "certains signaux" ou des "signaux essentiels"?

Des critères tiendraient compte de la jonction Nord-Midi, des aiguillages, des courbes, etc. Aujourd'hui, il faut des précisions pour nous étonner ou non qu'il y ait 7 500 signaux équipés en TBL1+ sur les 10 700 du réseau. Il y a donc une explication à donner sur les critères et l'évaluation.

Ensuite, on s'interrogera sur l'utilité de réfléchir à continuer le travail et à faire d'autres investissements. Nous prendrons nos responsabilités après avoir entendu les explications.

Il faudra aussi étudier les assertions de M. Raskin qui a fait des déclarations fortes. Des décisions avaient-elles été prises pour implémenter le système sur cette ligne? Y a-t-il eu des retards et pour quelles raisons?

Il sera important d'avoir des recommandations de l'organisme d'enquête. On devra écouter la SNCB. Le TBL1+ doit être implémenté dans le matériel roulant et les infrastructures. Enfin, il faut qu'Infrabel nous explique sa grille d'analyse par rapport aux points essentiels du réseau.

Enfin, M. Geerts a posé la question du dépassement de feu rouge. Il faut opérer une distinction dans le nombre global de dépassements de signaux.

Il y a aussi la distinction entre les signaux considérés comme importants et ceux qui ne le

seinen die dat niet zijn.

Moet een secundair sein niet als belangrijk worden beschouwd zodra het wordt voorbijgereden? We krijgen statistische gegevens, maar het doel is dat er een veiligheidscultuur wordt ontwikkeld. Het is belangrijk dat de commissie voor de Infrastructuur deze vragen kan behandelen zonder onnodige polemiek.

01.11 Vanessa Matz (cdH): Mijn partij sluit zich uiteraard aan bij het eerbetoon aan de slachtoffers en hun dierbaren, alsook aan de hulpdiensten, de omwonenden en de spoor mannen.

Het verdriet om de slachtoffers en het strafrechtelijk onderzoek vragen een zekere terughoudendheid, maar de families hebben ook antwoorden nodig die niet noodzakelijk binnen het bestek van het onderzoek vallen.

Er is een probleem met de communicatie van Infrabel over de uitrusting van het spoornet met TBL1+. Ik heb in dat verband sterkt uiteenlopende cijfers gehoord. De eerste informatie die de burger te horen kreeg, is dat er een kolossale inspanning werd gedaan, want men had het over 99,9 procent. In werkelijkheid bleek het om de efficiëntiedekking te gaan. In het Jaarlijks Veiligheidsverslag 2015 van Infrabel zegt men dat 80 procent van de sporen met het veiligheidssysteem is uitgerust. Er moet verduidelijk worden gegeven bij die cijfers en bij de manier waarop het dekkingspercentage wordt berekend.

Was het laatste sein dat de trein die inreed op de goederentrein, voorbijreed, al dan niet uitgerust met TBL1+? Ik denk niet dat die punten deel uitmaken van het onderzoek.

Waarom was de lijn waarop het ongeval heeft plaatsgevonden niet uitgerust met het TBL1+-systeem terwijl dat een zeer drukke lijn is?

Ik vraag de minister met aandrang dat wij over een precies cartogram zouden kunnen beschikken van de plaatsen waar er nog geen TBL1+ is geïnstalleerd en dat wij die informatie ook zo snel mogelijk zouden krijgen met betrekking tot ETCS.

Dan zullen wij beschikken over een volledig onderzoek van het hele veiligheidssysteem zoals dat door de commissie-Buizingen werd uitgewerkt. In 92 gevallen was er sprake van het op een onregelmatige wijze voorbijrijden van een sein op een hoofdspoor, d.i. een toename met 39 procent in vergelijking met 2014.

sont pas.

Ne faut-il pas considérer qu'un signal secondaire pourrait devenir important lorsqu'il est franchi? On nous donne des données sous forme statistique mais l'objectif est d'avoir une culture de sécurité. Il importe que la commission de l'Infrastructure puisse traiter de ces questions sans polémique inutile.

01.11 Vanessa Matz (cdH): Mon groupe s'associe évidemment à l'hommage rendu aux victimes et à leurs proches ainsi qu'aux services de secours, au voisinage et aux cheminots.

Malgré la réserve imposée par le deuil et par l'enquête pénale, les familles ont besoin de réponses qui n'entrent pas forcément dans le cadre de l'enquête.

La communication d'Infrabel sur l'équipement TBL1+ est problématique. J'ai entendu des chiffres très différents. La première information qu'entend le citoyen est qu'un travail colossal a été entrepris puisqu'on parle de 99,9 %. En réalité il s'agit du taux d'efficacité. Le rapport de sécurité 2015 d'Infrabel parle de 80 % de couverture. Nous avons besoin d'éclaircissements concernant ces chiffres et la manière dont est calculé le taux de couverture du réseau TBL1+.

Le dernier signal franchi par le train entré en collision avec le train de marchandises était-il équipé ou non du TBL1+? Je ne pense pas que ces éléments fassent partie de l'enquête.

Pourquoi la ligne sur laquelle a eu lieu l'accident n'est-elle pas équipée avec le TBL1+ alors que c'est une ligne très fréquentée?

Je demande instamment au ministre que nous disposions d'une cartographie précise des endroits non couverts par le TBL1+ et qu'on puisse également disposer de l'information pour l'ETCS.

Nous disposons d'un examen complet de l'ensemble du système de sécurité qui avait été prévu par la commission Buizingen. Il y a eu 92 franchissements irréguliers de signaux en voie principale, soit une augmentation de 39 % par rapport à 2014.

Hoe zal de regering de verbintenissen van de commissie-Buizingen betreffende de installatie van ETCS op het hele spoornet tegen 2021 kunnen nakomen als ze beslist de investeringen tussen 2014 en 2019 met 1 miljard euro te verminderen? Welke keuzes zult u zelf maken op investeringsvlak?

In plaats van foute informatie te laten circuleren, denk ik dat u ons een aantal antwoorden kunt geven en de getroffen families, die zich afvragen in welke omstandigheden deze tragedie is gebeurd, kunt geruststellen.

01.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): De eerste vraag die men zich na dat treinongeval stelt, is of het sein op de plaats van het ongeval ja dan nee met het noodremsysteem TBL1 was uitgerust. Zo niet, is dat om budgettaire redenen of liepen de werkzaamheden vertraging op?

Hoeveel procent van het spoornet is met dat noodremsysteem uitgerust? In maart 2015 ontvingen we een document waarin er sprake was van een installatiegraad van 99,9 procent maar in een rapport van Infrabel uit dezelfde periode stond te lezen dat het maar 80 procent was. Dat moet worden opgehelderd.

Na drie dagen zonder treinen zouden de seinposten niet meer kunnen vaststellen of een trein rijdt en zou er een lege trein moeten rijden om een betere doorstroming van het treinverkeer mogelijk te maken. Werd er een dergelijke maatregel getroffen?

Het aantal ongevallen met passagiers- en goederentreinen is de jongste zestien jaar toegenomen. Dat is verontrustend, zeker omdat thans het TBL1+-systeem op het spoornet geïnstalleerd wordt.

We weten dat het goederenverkeer werd geliberaliseerd. Ik vraag me af of er geen oorzakelijk verband is tussen die liberalisering en de toename van het aantal ongevallen, aangezien meerdere maatschappijen nu het spoornet gebruiken en zij minder veeleisend zijn. Dat aspect moet worden onderzocht, ongeacht de verantwoordelijkheid van de goederentrein bij dit ongeval.

Verder weten we dat de treinbegeleider onmiddellijk na het ongeval een cruciale rol gespeeld heeft. Dat is een bijkomend argument tegen de *one man car*.

Kan men nog steeds weigeren een verband te

Comment le gouvernement va-t-il pouvoir tenir les engagements de la commission Buizingen pour l'installation de l'ETCS sur l'ensemble du réseau en 2021, compte tenu de la décision de réduire les investissements d'un milliard entre 2014 et 2019? Quels seront vos choix en matière d'investissements?

Plutôt que de laisser circuler de fausses informations, je pense que vous êtes en mesure de nous apporter un certain nombre de réponses et de prodiguer de l'apaisement aux familles qui s'interrogent sur les circonstances de ce drame.

01.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): La première question que l'on se pose après cet accident est de savoir si le mécanisme de freinage TBL1 était, oui ou non, installé à l'endroit de l'accident. Si non, est-ce une raison budgétaire ou un retard pris dans les travaux?

De façon générale, quel est le taux de couverture du réseau en système TBL1? En mars 2015, nous avons reçu un document indiquant un taux de couverture de 99,9 % mais un rapport d'Infrabel de la même époque indique un taux de 80 %. Cela doit être clarifié.

Après trois jours sans trains, les cabines ne pourraient pas déterminer si un train circule et qu'il faudrait qu'un train vide circule pour améliorer la connexion. Cette mesure a-t-elle été prise?

Les accidents de trains, de voyageurs ou de marchandises ont augmenté ces seize dernières années. Ceci est inquiétant alors que le mécanisme TBL1 est en cours d'installation.

Par ailleurs, nous savons que le transport de fret a été libéralisé. Je me demande s'il n'y a pas un lien de cause à effet entre cette libéralisation et l'augmentation du nombre d'accidents, dans la mesure où plusieurs compagnies empruntent désormais le réseau ferroviaire et que leurs exigences sont moindres. Peu importe la responsabilité du train de marchandises lors de cet accident, cet aspect devra être examiné.

Par ailleurs, nous savons que l'accompagnateur de train a joué un rôle crucial dans les moments qui ont suivi l'accident: c'est un argument supplémentaire contre l'option du *one-man car*.

Peut-on encore refuser de faire un lien entre la

leggen tussen productiviteit, veiligheid en besparingen? Indien de productiviteitsverhoging betekent dat men meer moet doen met minder personeel, is het duidelijk dat de veiligheid daaronder zal lijden.

Momenteel gebeurt het dat een personeelslid 48 uur ononderbroken in een seinhuis werkt. Ontkent u dat dat de uiting van een dieperliggend probleem is?

De **voorzitter**: Samengevat meen ik te kunnen stellen dat het niet onze bedoeling is alles op één hoop te gooien, kort door de bocht te gaan, overhaaste conclusies te trekken of het debat over het verband tussen productiviteit en veiligheid weer op gang te brengen.

De vier onderzoeken waar u het over gehad heeft zullen meer klaarheid scheppen.

Ik zal het verzoek van de meerderheid van de commissieleden doorgeven: zij willen de CEO van Infrabel horen over de reële implementatie van het automatische stopsysteem TBL1+, en de CEO van de NMBS over de uitrusting van de goederentreinen.

De problematiek van de seinen zal op 28 juni aan bod komen; op die vergadering zullen we een uitgebreide uiteenzetting krijgen over de genegeerde seinen.

De heer Borsus had hier aanwezig moeten zijn, dat was maar normaal geweest, ook al kon hij ons enkel zeggen dat het onderzoek aan de gang is. Hij moet ook aanwezig zijn tijdens onze hoorzittingen. Ik zal hem daarop wijzen.

De openbare commissievergadering wordt geschorst van 16.19 uur tot 16.23 uur.

01.13 Minister **François Bellot** (*Frans*): In het verlengde van de werkzaamheden van de commissie-Buizingen werden 109 aanbevelingen geformuleerd en werd er door Infrabel en de NMBS een masterplan opgesteld. Hoewel er inspanningen werden gevraagd aan de NMBS, zal het globale bedrag voor investeringen niet dalen. Het plan voorziet in een volledige uitrusting van het spoornet met ETCS tegen 2023. Uw commissie zorgt voor de opvolging van de implementatie van de aanbevelingen en stelt daarover regelmatig vragen aan de directie. Maandag heb ik beide bedrijven een brief gestuurd met de vraag een stand van zaken op te maken van de voortgang van het dossier.

productivité, la sécurité et l'austérité? Si la hausse de la productivité réside à faire plus avec moins de personnel, il est évident que la sécurité en souffrira.

À l'heure actuelle, il arrive qu'un agent travaille 48 heures d'affilée dans une cabine de signalisation: nieriez-vous que c'est l'expression d'un problème profond?

La **présidente**: Permettez-moi de synthétiser les propos en rappelant que notre but n'est pas de faire d'amalgames, ni de raccourcis, ni de tirer des conclusions hâtives, ni relancer le débat entre productivité et sécurité.

Les quatre enquêtes dont vous avez parlé nous en diront plus.

Je vais relayer la demande de la majorité des membres de cette commission, à savoir l'audition du CEO d'Infrabel au sujet de l'implémentation réelle du système TBL1+ et du CEO de la SNCB sur l'équipement des trains de fret.

La problématique des signaux devra être discutée le 28 juin, où nous aurons un exposé circonstancié sur les dépassements de signaux.

Il aurait été normal que M. Borsus soit présent, même s'il ne pouvait que nous dire que l'enquête est en cours. Il doit aussi être présent lors de nos auditions. Je vais le lui rappeler.

La réunion publique de commission est suspendue de 16 h 19 à 16 h 23.

01.13 **François Bellot**, ministre (*en français*): À la suite des travaux de la commission Buizingen, 109 recommandations ont été rédigées et un *masterplan* a été élaboré par Infrabel et la SNCB. Même si des efforts ont été demandés au Groupe SNCB, le montant global réservé aux investissements ne souffrira d'aucune réduction. Le plan prévoit une évolution vers l'ETCS complet en 2023. Votre commission assure le suivi de la mise en œuvre des recommandations et interroge régulièrement la direction. Lundi, j'ai adressé un courrier aux deux entreprises pour leur demander de faire le point sur l'avancement du dossier.

Ik heb u eraan herinnerd dat het bedrag van 3,7 miljard euro dient te worden opgesplitst in 2 miljard euro voor de spoorinfrastructuur en het saldo voor het rollend materieel.

Mijnheer Raskin, ik kan uw vraag niet beantwoorden.

Meerdere parlementsleden hebben me gevraagd of het sein met TBL1+ was uitgerust. Dat weet ik niet. Toen ik de plaats van het ongeval bezocht, heeft de procureur me eraan herinnerd dat het belangrijk is geen informatie vrij te geven die het onderzoek zou kunnen schaden. Ik zal u daar vandaag dus geen antwoord over verstrekken. Alle onderzoeksorganen zijn ter plaatse.

De heer Borsus oefent de voogdij over de DVIS uit. Mocht hij hier aanwezig kunnen geweest zijn, dan had hij u geantwoord dat het onderzoek loopt.

Het parket heeft de conclusies met betrekking tot het ongeval in Buizingen nog steeds niet meegedeeld, onder meer omdat er een andere onderzoeksrechter werd aangesteld. Het rapport van de DVIS over dat ongeval is wel al sinds 2012 bekend.

In dat rapport wordt er niet vermeld wie verantwoordelijk is voor het ongeval maar worden alleen de feiten omschreven die de commissie heeft vastgesteld.

Uw vragen over het negeren van seinen heb ik doorgespeeld, dat spreekt vanzelf. Is het veiligheidssysteem na Buizingen minder doeltreffend geworden? Veiligheid staat nu nochtans bovenaan de lijst van aanbevelingen aan het NMBS-personeel. Zijn er voldoende opleidingen? We hebben de operatoren daarover vragen gesteld.

De Virgin Group, die de lijn Londen-Glasgow exploiteert en onlangs met een ongeval met een honderdtal gewonden te maken kreeg, heeft de slachtoffers niet in de kou laten staan en zijn medewerkers ertoe opgeroepen zich als uniek aanspreekpunt voor de respectieve slachtoffers aan te melden. Ik stel voor dat we hier dezelfde oplossing aanreiken.

De DVIS voert een volledig onafhankelijk onderzoek uit, en hanteert andere termijnen dan die van het gerechtelijk onderzoek.

De werkzaamheden van de onderzoekscommissie-Buizingen hebben aangetoond dat de veiligheidscultuur niet overal in het bedrijf op

Je vous ai rappelé que les 3,7 milliards se décomposaient en 2 milliards pour les infrastructures et le solde pour le matériel roulant.

M. Raskin, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question.

Plusieurs parlementaires m'ont demandé s'il y avait le TBL1+. Je l'ignore. Sur place, le procureur m'a rappelé l'importance de ne pas communiquer d'informations qui pourraient nuire à l'enquête. Je ne vais donc pas vous répondre aujourd'hui sur ces aspects. Tous les organes d'enquête sont sur place.

M. Borsus exerce la tutelle sur le SSICF. S'il avait pu venir, il vous aurait répondu que l'enquête était en cours.

Le parquet n'a toujours pas présenté les conclusions relatives à l'accident de Buizingen, notamment du fait d'un changement de juge d'instruction. Le rapport du SSICF sur cet accident est, par contre, connu depuis 2012.

Ce rapport ne définit pas des responsabilités mais uniquement ce que la commission a constaté.

J'ai bien entendu relayé vos questions concernant les dépassements de signaux. Après Buizingen, le dispositif est-il devenu moins efficace? La sécurité est passée en tête des recommandations au personnel de la SNCB. Y a-t-il suffisamment de formations? Nous avons interrogé les opérateurs sur ces sujets.

Le groupe *Virgin*, exploitant de la ligne Londres-Glasgow, qui a été confronté il y a peu à un accident ayant fait une centaine de blessés a, pour ne pas laisser les victimes seules dans leurs démarches, lancé un appel au sein de son entreprise en demandant qui souhaitait être le relais unique de chaque victime. Je suggère que la même solution soit proposée chez nous.

Le SSICF mène une enquête totalement indépendante, dans des délais différents du délai judiciaire.

Les travaux de la commission d'enquête Buizingen ont démontré que la perception des éléments de sécurité n'était pas identique partout dans

dezelfde manier werd geïnterpreteerd. De oorzaak van dit ongeval is niet bekend, en het is dus moeilijk om een reactie te krijgen.

Wat de implementatie van het TBL1+-systeem betreft, lijkt het taalgebruik (bochten, installatiegraad, toerusting van de seinen, enzovoort) te verschillen. Dat moet verduidelijkt worden. Ik weet niet of we over een cartogram beschikken, mevrouw Matz. Het cartogram van het ETCS-netwerk van vandaag kent u, daarop gaat het over 19 procent. Ik kan u moeilijk alle details over elk sein geven.

De besparingen hebben geen weerslag op het masterplan. Aan het bedrag van 3,7 miljard euro wordt er niet geraakt. De groep diende de productiviteit op te drijven door in de vakantiedagen te snoeien en niet door aan de operationele activiteit te sleutelen.

Het beheer verbeteren impliceert ook het delen van waarden. Het personeelslid in zijn kantoor moet hetzelfde veiligheidsbewustzijn hebben als de treinbestuurder en seinpostbeambte. In het verslag van de commissie-Buizingen wordt er gesteld dat de bedrijfscultuur moet evolueren. Daarmee worden ook die gedeelde waarden, op het stuk van de veiligheid en van andere aspecten, bedoeld.

De heer Van Hees beweert dat sommigen 48 uur zonder onderbreking in een seinhuis werken. Ik zou graag willen weten in welk seinhuis dat het geval is. Dat druist tegen alle regels in.

Ook de treinbegeleider is de reizigers te hulp geschoten en heeft een getuigenis afgelegd.

Het is onmogelijk om nu al een antwoord te geven op de vragen over het onderzoek. U zult een antwoord op uw vragen kunnen krijgen op de vergadering waarop de CEO's gehoord zullen worden. Ik heb er geen bezwaar tegen dat die vergadering vervroegd wordt.

We zullen op een volgende vergadering van de Europese ministers van Transport over ERTMS en ETCS trachten om tot één enkele norm te komen.

ETCS beantwoordt aan een vraag van Europa en moet de veiligheid doen toenemen. Het werkt met bakens in het spoor, met visualisatie via een informaticasysteem in de stuurcabine van de trein, waardoor de treinen permanent worden gecontroleerd. Het probleem is dat er in de

l'entreprise. On ne connaît pas ici la cause de l'accident. Il est donc difficile d'avoir une réaction.

Au sujet de l'implémentation du TBL1+, les langages (courbe, pourcentages, équipement des signaux, etc.) semblent différents. Il faudra clarifier ces éléments. Je ne sais pas, Mme Matz, si on dispose d'une cartographie. La cartographie du réseau ETCS d'aujourd'hui, que vous connaissez, montre 19 %. Je pourrais difficilement vous donner les détails sur chaque signal.

Les économies n'ont pas d'incidence sur le *masterplan*: les 3,7 milliards sont là. Les gains de productivité que le groupe devait trouver portaient sur des jours de congé, pas sur l'activité opérationnelle.

Quand je parle d'améliorer la gouvernance, cela implique aussi le partage des valeurs: l'employé dans son bureau doit avoir la même conscience de la sécurité que le conducteur du train ou le travailleur dans un poste de signalisation. Quand le rapport de la commission Buizingen précise qu'il faut faire évoluer la culture d'entreprise, cela implique ce partage de valeurs, qu'il s'agisse de la sécurité ou d'autres éléments.

Monsieur Van Hees prétend que certains travaillent 48 heures de suite en cabine. J'aimerais savoir où. Cela va à l'encontre de tous les règlements.

L'accompagnateur de train est venu en aide aux passagers, au même titre que d'autres, et a apporté son témoignage.

Quant aux questions sur l'enquête, nul ne peut y répondre aujourd'hui. Vous pourrez obtenir des réponses à vos interrogations lors de la réunion avec les CEO. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que cette réunion soit avancée.

Lors d'une prochaine réunion des ministres européens des Transports sur l'ERTMS et l'ETCS, nous tenterons de trouver une norme unique.

ETCS est une demande européenne pour une sécurité accrue qui fait passer la signalisation au sol et la signalisation visuelle dans un système embarqué de contrôle permanent des trains. Ce qui est paradoxal, ce sont les effets aux frontières, en raison des modèles ETCS différents en termes de

verschillende landen verschillende ETCS-software wordt gebruikt, zodat er zich problemen voordoen aan de grenzen. Er werd de Commissie daarom gevraagd een algemene standaard te bepalen. Met betrekking tot de Waalse Thalys is er momenteel geen enkele HST gehomologeerd om tussen Auvélais en Namen te rijden. Om dat mogelijk te maken zou er een koninklijk besluit nodig zijn dat elk veiligheidssysteem op de lijn buiten werking stelt, wat niemand binnen de regering zal voorstellen. We zoeken dus naar een andere oplossing.

De **voorzitter**: We zullen weldra de twee CEO's horen over de veiligheid van het spoornet en de impact ervan op de infrastructuur en het rollend materieel.

Dit is nog maar het begin van onze werkzaamheden, want over alle kwesties zijn er nog open vragen, waarop er zo spoedig mogelijk een antwoord moet komen.

01.14 Vanessa Matz (cdH): Ik heb niet de indruk dat onze vragen over de installatie van het TBL1+-systeem binnen het bestek van het onderzoek vallen: u zou die informatie bij Infrabel kunnen inwinnen.

De **voorzitter**: We zullen het zelf doen.

01.15 Vanessa Matz (cdH): Dat kunnen we doen, maar de voogdijminister heeft geprivilegieerde toegang. Ik begrijp niet dat u die informatie nog niet hebt verkregen, nadat u op maandag al een brief aan Infrabel hebt gestuurd.

01.16 Minister François Bellot (Frans): Ik heb niets gevraagd, omdat de procureur des Koning zeer duidelijk was.

01.17 Vanessa Matz (cdH): Maar die informatie houdt geen verband met het onderzoek!

01.18 Minister François Bellot (Frans): We hebben aan Infrabel en de NMBS gevraagd om ons de precieze stand van zaken met betrekking tot de materiële uitrusting van het hele spoornet te communiceren.

01.19 Vanessa Matz (cdH): Gelet op hun verklaringen hadden die antwoorden betrouwbaarder mogen zijn.

01.20 Minister François Bellot (Frans): Dat was vóór de verklaringen.

De **voorzitter**: Mevrouw Matz, het zal makkelijker

logiciels dans chaque pays. On a donc demandé à la Commission de déterminer un standard valable pour tous. Aujourd'hui, aucun TGV n'est homologué pour passer entre Auvélais et Namur. Pour ce faire, il faudrait un arrêté royal suspendant tout système de sécurité sur la ligne, ce que personne au gouvernement ne proposera. Nous cherchons une autre solution.

La **présidente**: Nous entendrons bientôt les deux CEO pour les questions relatives à la sécurité du réseau et à son impact sur l'infrastructure et le matériel roulant.

Ceci n'est que le début de nos travaux car toutes les questions sont encore ouvertes et exigent des réponses le plus rapidement possible.

01.14 Vanessa Matz (cdH): Il ne me semble pas que nos interrogations sur l'installation du TBL1+ relèvent de l'enquête: vous pourriez obtenir cette information auprès d'Infrabel.

La **présidente**: Nous le ferons nous-mêmes.

01.15 Vanessa Matz (cdH): Certes mais le ministre de tutelle bénéficie d'une voie d'accès privilégiée. Je ne comprends pas que vous n'ayez pas encore obtenu ces informations après avoir envoyé un courrier à Infrabel dès lundi.

01.16 François Bellot, ministre (en français): Je n'ai rien sollicité, puisque le procureur du Roi a été très ferme.

01.17 Vanessa Matz (cdH): Mais cette information n'est pas liée à l'enquête!

01.18 François Bellot, ministre (en français): Nous avons demandé à Infrabel et à la SNCB de nous communiquer précisément l'état d'équipement physique de tout le réseau.

01.19 Vanessa Matz (cdH): Vu leurs déclarations, ces réponses auraient pu être plus fiables.

01.20 François Bellot ministre (en français): C'était avant les déclarations.

La **présidente**: Mme Matz, ce sera plus facile

zijn om vragen te stellen aan de vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS.

01.21 Vanessa Matz (cdH): Ik begrijp dat de minister geen antwoord zal geven, wat ik betreurt. De informatie die ik vroeg, is immers objectief van aard en houdt geen verband met het ongeval als dusdanig.

Uit deze gedachtewisseling, die al sinds maandag was gepland, is er geen enkel antwoord naar voren gekomen. Men had nochtans informatie kunnen verkrijgen van Infrabel, zonder het onderzoek te belemmeren of een polemiek te doen ontstaan.

Mijns inziens heeft u het recht die informatie te eisen.

01.22 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De parlementaire fracties die in de commissie zetelen, vragen verduidelijking over wat er is gebeurd maar ook over de toestand van het spoornet. Het zal derhalve belangrijk zijn de vergadering goed voor te bereiden. Als voorzitter van de commissie kunt u zich ook rechtstreeks tot de NMBS of Infrabel richten om de nodige informatie te verkrijgen, zodat we ons degelijk kunnen voorbereiden.

Er was onduidelijkheid over die fameuze 99,9 procent uitrusting van het spoornet met TBL1+. Dat moet dus worden opgehelderd.

De **voorzitter**: Het verslag zal spoedig beschikbaar zijn. Er rijzen vragen over de cijfers die in het Parlement of in andere rapporten werden meegedeeld. We zullen de CEO's een brief schrijven en hun vragen om duidelijke antwoorden te geven tijdens de volgende vergadering, die zo snel mogelijk zal plaatsvinden. Als de minister documenten ontvangt, zou het wenselijk zijn dat hij die bezorgt aan de commissie.

01.23 Jean-Jacques Flahaux (MR): Wij stemmen volledig in met het voorstel van de minister om een aanspreekpunt toe te wijzen aan ieder slachtoffer of iedere familie van een slachtoffer.

01.24 Marco Van Hees (PTB-GO!): De beslissing om het hele spoornet met TBL1+ uit te rusten volgt op de aanbevelingen van de commissie-Buizingen en de deadline was 31 december 2015. Het zou vreselijk zijn als men moest vaststellen dat deze vertraging een van de oorzaken van het ongeval zou zijn.

Ik vraag u om de gevolgen van het streven naar meer productiviteit voor de veiligheid niet te

d'interrogeren les représentants d'Infrabel et de la SNCB.

01.21 Vanessa Matz (cdH): J'ai compris que le ministre ne répondrait pas et je le regrette car l'information que je demandais est de nature objective et n'est pas liée à l'accident en tant que tel.

Cet échange de vues, prévu depuis lundi, ne nous a apporté aucune réponse alors que des informations auraient pu être obtenues auprès d'Infrabel sans entraver l'enquête ou créer de polémique.

Il me semble que vous êtes en droit d'exiger ces renseignements.

01.22 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les groupes parlementaires de la commission demandent des précisions sur ce qui s'est passé mais aussi sur l'état du réseau. Il sera donc important de bien préparer la réunion et, en tant que présidente de la commission, vous pouvez aussi vous adresser directement à la SNCB ou à Infrabel, pour obtenir les informations nécessaires et nous permettre d'être correctement préparés.

Il y a eu une ambiguïté sur les fameux 99 % liés au TBL1+, il faudra donc clarifier ce sujet-là.

La **présidente**: Le compte rendu sera rapidement disponible. Des questions se posent sur les chiffres donnés au Parlement ou dans d'autres rapports. Nous écrivons aux CEO pour leur demander des réponses précises lors de la prochaine réunion, qui devra avoir lieu aussitôt que possible. Si le ministre reçoit des documents, il serait bienvenu qu'il les communique à la commission.

01.23 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous souscrivons pleinement à la proposition du ministre d'affecter un agent à chaque victime ou famille de victime.

01.24 Marco Van Hees (PTB-GO!): La décision d'équiper tout le réseau de TBL1 fait suite aux recommandations de Buizingen et l'échéance était le 31 décembre 2015. Il serait terrible de constater que ce retard serait l'une des causes de l'accident.

J'invite à ne pas minimiser les conséquences de la productivité sur la sécurité. Quant aux 48 heures en

minimaliseren. Wat de ononderbroken dienst van 48 uur in een seinpost betreft, heeft een sporman die ik vertrouw mij daar vrijdag over gesproken. Ik zal u niet zeggen over wie het gaat.

01.25 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik stel voor dat u, ter voorbereiding op uw vergadering, het rapport van de commissie-Buizingen zou herlezen. Het is stoeve lectuur, maar het is wel een gedegen werkstuk. U zult zien op welke vlakken er allemaal kan worden ingegrepen: niet alleen op technologisch vlak maar ook inzake de cultuur, het welzijn van de werknemer, de basis- en de voortgezette opleiding.

De **voorzitter**: Het secretariaat zal u de link naar het rapport van de commissie-Buizingen doorsturen.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 16.58 uur.

cabine de signalisation, un cheminot digne de confiance m'en a parlé vendredi. Je ne vous dirai pas de qui il s'agit.

01.25 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour votre réunion, je vous suggère de relire le rapport de la commission qui, bien que fastidieux, est de grande qualité. Vous verrez tous les aspects sur lesquels il est possible d'agir: non seulement la technologie mais aussi la culture, le bien-être du travailleur, la formation initiale et continuée.

La **présidente**: Le secrétariat enverra le lien vers le rapport de la commission Buizingen.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 58.