

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 JUNI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 8 JUIN 2016

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.56 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

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)

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**: Chers collègues, veuillez vous lever.

Dans la nuit de dimanche à lundi, un dramatique accident ferroviaire s'est produit, causant plusieurs victimes: trois personnes sont mortes, d'autres sont blessées. Parmi elles figure un cheminot. Il ne faut jamais oublier que c'est le travailleur qui a payé de sa vie.

Toutes mes pensées, et je crois pouvoir parler au nom de la commission de l'Infrastructure, vont d'abord aux victimes et, bien entendu, à leurs proches, mais aussi à tous les 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, qui ont agi très rapidement pour

sauver le maximum de vies. Je salue enfin toutes les équipes de la SNCB et d'Infrabel.

Je vous invite à observer à présent une minute de silence.

La commission observe une minute de silence.

De commissie neemt een minuut stilte in acht.

Contrairement à ce qui avait été annoncé, M. Borsus ne sera pas présent dans le cadre de nos travaux. Il a fait savoir au secrétariat qu'étant chargé de la tutelle sur les services de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et l'enquête étant en cours, il ne pouvait rien apporter de plus aujourd'hui. Nous le verrons plus tard.

Chers collègues, nous sommes réunis pour un premier échange avec le ministre. Je vous propose d'organiser la suite de nos travaux concernant ce dramatique accident, à la fin de la séance, parce que nous savons que le ministre doit nous quitter à 17 h 00 et pour l'organisation de nos travaux, nous n'avons pas besoin de lui.

Je voudrais dire quelques mots. Nous ne sommes pas ici pour faire le procès de qui que ce soit. Nous savons que l'enquête est en cours, que les enquêteurs et le parquet font leur travail. Mais, au nom de cette commission, je voudrais simplement demander au ministre que cette enquête se déroule de la façon la plus sereine possible, complètement, mais aussi de manière transparente. La commission, les cheminots et les citoyens doivent compter sur une transparence complète.

Monsieur le ministre, à travers la presse déjà, beaucoup de questions ont été posées. J'imagine qu'elles le seront aussi ici, notamment sur la mise en œuvre de la sécurisation du rail, sur la problématique des feux de signalisation, sur celle des investissements, des économies, de la dotation et de la culture de sécurité au sein de l'entreprise. Autant de questions sur lesquelles nous devons travailler avec vous. Toutes ne trouveront pas réponse aujourd'hui, mais je vous demande, monsieur le ministre - et nous organiserons nos travaux dans cette logique -, d'être le plus transparent possible. Bien sûr, nous verrons d'autres acteurs sur ce dramatique accident.

Chers collègues, je vous propose d'abord d'entendre le ministre. Vous aurez ensuite la parole.

01.01 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je me joins, bien entendu, à vous, aux différents gouvernements, aux proches, aux anonymes pour assurer les familles des victimes de tout notre soutien, même si nous savons qu'un soutien ne ramènera jamais à la vie un proche. Nous devons le faire avec sobriété, simplicité et humanité.

Après qu'on m'ait appelé, dans la nuit de dimanche à lundi, pour m'avertir qu'un accident s'était produit et au fur à mesure que je recevais des informations y afférant, je me suis rappelé le drame de Buizingen. Ce genre d'accident est toujours émouvant, même si on a des fonctions à responsabilités et qu'on n'est pas directement lié aux victimes. L'émotion suscitée par ce nouvel accident est vive et nous replonge dans les moments un peu difficiles que nous avons déjà pu vivre.

Trois personnes, dont un cheminot, ont perdu la vie. Plusieurs sont blessés dont un très grièvement. Des familles sont touchées en plein cœur. Mes pensées vont, en premier lieu, vers elles.

Comme vous l'avez fait, madame la présidente, je tiens également à remercier les hommes et les femmes des services de secours ainsi que des entreprises, les anonymes, les voisins, les usagers qui n'avaient pas été blessés qui se sont immédiatement mobilisés pour porter secours aux victimes. C'est lors de ce genre de drame que l'on constate que nos citoyens savent encore se serrer les coudes pour la bonne cause.

Vandaag worden er vier onderzoeken gevoerd: een onderzoek door het parket, een onderzoek door het onderzoeksorgaan van de FOD Mobiliteit en de twee onderzoeken van de spoorbedrijven. Beide spoorbedrijven geven natuurlijk alle steun aan de officiële onderzoekers, zodat volledige duidelijkheid kan worden gegeven over de omstandigheden waarin het ongeval plaatsvond.

Je suis ce dossier avec beaucoup d'attention et rappelle cependant le principe de réserve qui prévaut lors d'une enquête judiciaire en cours. Je ne suis dès lors pas en mesure, à ce stade, d'apporter des réponses concrètes aux hypothèses qui circulent.

Les questions de sécurité sont importantes pour chaque ministre. Elles le sont d'autant plus pour moi que j'ai présidé une partie de la commission Buizingen et que ce travail parlementaire m'a enrichi professionnellement et humainement d'une compréhension pointue de ce domaine.

Que les choses soient claires, je souhaite éviter les raccourcis et les amalgames entre les différents débats qui concernent les chemins de fer, la productivité et la sécurité. Il est possible d'améliorer sa productivité sans porter préjudice à la sécurité. Les entreprises ont toujours considéré la sécurité comme leur priorité n°1. La sécurité ne se décrète pas mais se construit dans le temps. Les hausses de productivité proposées par la direction n'impactent pas la sécurité. Considérant les opérateurs étrangers présentant un meilleur niveau de productivité que nos chemins de fer - la France, les Pays-Bas et la Suisse par exemple -, on ne peut dire que leur sécurité est pour autant mise en péril.

Dit bewijst dat een evolutie naar een grotere efficiëntie niet incompatibel is met een doorgedreven aandacht voor veiligheid.

Vu les circonstances, je suis ouvert à faire avancer la séance initialement prévue par votre commission le 28 juin, séance relative au suivi des recommandations de la commission Buizingen.

Comme je l'ai déjà indiqué, Infrabel n'a pas reçu de la part du procureur du Roi, qui a été très ferme à ce propos, l'autorisation de communiquer sur des éléments, si minimes soient-ils, relatifs à l'enquête en cours. Dans l'état actuel des choses et sur cet accident précis, ni la SNCB ni Infrabel ne peuvent formuler des éléments de nature à perturber le travail de la justice. Nous avons rencontré le procureur du Roi sur place dans la nuit de dimanche à lundi, il a été très clair à ce sujet. S'il ne devait pas en être ainsi, il prendra les mesures nécessaires qui sont en son pouvoir pour rappeler à l'ordre et poursuivre ceux qui dérogeraient à ce principe.

La **présidente**: Merci, monsieur le ministre. Chaque groupe va intervenir.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor de toelichting.

Het is bijzonder triest dat wij thans van gedachten moeten wisselen naar aanleiding van een noodlottig ongeval. Op mijn beurt betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van de slachtoffers van deze treinramp.

Ik hoop op een sereen debat, wat natuurlijk niet wegneemt dat wij, als commissieleden, onze taak moeten vervullen en een poging moeten ondernemen om een antwoord te krijgen op de vele vragen die vandaag onbeantwoord zijn.

Vandaag staat op de voorpagina van *De Standaard*, niet de minste krant in Vlaanderen, dat Saint-Georges-sur-Meuse op lijn 125, de plek waar het ongeval is gebeurd, niet zou zijn uitgerust met het veiligheidssysteem TBL1+. Verschillende bronnen bij Infrabel hebben dat bevestigd. Dat zijn dezelfde signalen die ik opvang.

In hetzelfde artikel wordt verwezen naar de CEO van Infrabel die enkele maanden geleden nog trots verkondigde dat 100 % van het spoornet uitgerust zou zijn met dat veiligheidssysteem. Enkele dagen geleden nuanceerde de woordvoerder van Infrabel dit en zei dat het eigenlijk maar 99,9 % is. Er zijn inderdaad een aantal plaatsen niet uitgerust met dat veiligheidssysteem. De beslissing om sporen al dan niet uit te rusten met het systeem TBL1+ hangt af van een aantal criteria, zoals de snelheid, het aantal passerende treinen, een bocht in het traject, enzovoort.

Volgens specialisten is lijn 125 een belangrijke Waalse spoorlijn. Het is de spoorverbinding tussen Namen en Luik en daarop passeren heel wat treinen. Bovendien is daar in het verleden al een ongeval gebeurd. Er is dus geen enkele reden om op die plaats geen veiligheidssysteem te installeren.

De vraag die dan op ieders lippen ligt, is hoe zo iets kan gebeuren. Hoe is het mogelijk dat er daar geen veiligheidssysteem zou zijn? Wij investeren zo veel in veiligheid en toch gebeurt zo iets. Dat is totaal onbegrijpelijk.

Anderzijds was er wel een aanbesteding om op die plek een veiligheidssysteem uit te rollen. Dat document

bestaat. Op 7 november 2014 werd een overheidsopdracht uitgeschreven door TUC RAIL. Wat valt onder die overheidsopdracht? Verschillende projecten, waaronder de realisatie van nieuwe seininstallaties. Ik citeer uit het document: "De uitvoering van werken voor de plaatsing van TBL1+-bakens, met inbegrip van de verbindingskabels". In die ingrepen wordt voorzien op vijf betrokken seinposten langs lijn 125, ook post B 10-7, ofwel Hermalle-sous-Huy, exact de plaats van het ongeval.

Dit project, inclusief de uitrol van het veiligheidssysteem TBL1+, moest starten in september 2015. Dat is een omvangrijk project dat veel maanden werk vergt, maar bij een logisch verloop zou men nu ongeveer halfweg moeten geweest zijn en zou de zone van Saint-Georges-sur-Meuse waarschijnlijk effectief gedekt kunnen zijn.

Collega's, in 2014 werd dus al beslist dat hier installaties moesten komen die mogelijke ongevallen zoals dit hadden kunnen vermijden. De evidente vraag is dan ook hoe het komt dat die er vandaag, meer dan twee jaar na de aanbesteding en de gunning, nog niet zijn? Waarom is dat nog niet uitgerold? Vanwaar de vertraging?

In de media, ook in de sociale media, proberen sommigen daar politiek garen bij te spinnen door dat te wijten aan besparingen. Dat is onzin, mijnheer de minister. Het is onzin dit te wijten aan besparingen, want in het budget voor dit project, in het kader van de veiligheid, is voorzien, maar het is onaangeroerd gebleven. Dit heeft absoluut geen uitstaans met enige besparing, deze regering bespaart niet op veiligheid.

Het probleem ligt dus bij de uitvoering. Dat is een heel merkwaardig verhaal, collega's, omdat de aannemer aan wie dit project werd gegund, sinds 2012 alle openbare aanbestedingen in de provincie Luik binnenhaalt. Dat bedrijf slaagt erin om elk project van TUC RAIL in de wacht te slepen, in honderd procent van de gevallen, maar alleen in de provincie Luik, nergens anders.

Dat is enigszins merkwaardig, aangezien de zetel van het bedrijf in Oost-Vlaanderen ligt. Deze aannemer slaagt erin om telkens onder de prijs van alle concurrenten te gaan. Nochtans zou hij niet de goedkoopste zijn, want buiten de gunning worden heel wat kosten aangerekend. Op zich is het niet onlogisch dat er bepaalde kosten bij komen, maar hier gaat het dikwijls over extra kosten ten belope van 25 tot zelfs 100 % van de prijs van de gunning.

Het gaat hier om een bijzonder succesvol aannemer, zo succesvol dat hij niet altijd toekomt aan de uitvoering van de projecten waarvoor de gunning verkregen wordt. Ook dit project werd stelselmatig, tot vier keer toe, vertraagd. Er is zoveel vertraging dat er vandaag nog altijd niet is begonnen met de werken, acht maanden na de beoogde startdatum. De budgetten zijn voorzien, maar dus onbenut. Nogmaals, het bewijst dat het probleem niet bij de financiering door de overheid zit.

Integendeel, het is een probleem van een heel andere orde, mijnheer de minister. Ik stel al meer dan een jaar een hoop schriftelijke vragen over projecten in het Luikse. Onder meer ook over dit concrete project heb ik al vragen gesteld. Het zijn bijzonder technische dossiers en vragen en het is niet zo evident om als leek uit de commissie alle projecten te doorgronden. De reden waarom ik toch volhoud en maandenlang probeer zicht te krijgen op de situatie is omdat hier op zijn minst het vermoeden bestaat dat bij de aanbestedingen door TUC RAIL sprake is van fraude. Dat vermoeden bestaat op zijn minst.

La **présidente**: Monsieur Raskin, vous parlez de fraudes dans les marchés publics. J'aimerais que nous nous en tenions à l'accident. Tout ce que vous avez dit pour le moment est bien mais je vous demande de rester sur le sujet de l'accident. Vous avez encore deux minutes.

01.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik rond af, mevrouw de voorzitter.

Op welke manier en met medewerking van wie de aannemer erin slaagt om al die projecten binnen te halen, ook in de zone van het ongeval; dat zullen vragen zijn waarop het onderzoek een antwoord zal moeten bieden.

Mijnheer de minister, ik heb hierover heel wat vragen in de commissie gesteld. Ik wil u formeel oproepen om die zaak tot op het bot uit te spitten. Er zit een rotte plek in TUC RAIL. Dit dossier stinkt.

Eens te meer en voor de zoveelste keer deze legislatuur – ik heb mij nog al met dergelijke dossiers beziggehouden – blijkt dat de bestuurlijke autonomie van de NMBS door sommigen, niet door iedereen,

wordt misbruikt om bedenkelijke constructies op touw te zetten. Dit debat moeten wij hier durven te voeren. Dat kan de veiligheid van de sporen alleen maar ten goede komen.

01.04 Laurent Devin (PS): Merci, madame la présidente. Comme vous l'avez fait, je voudrais, au nom du groupe socialiste, présenter mes condoléances aux familles des victimes.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, nous sommes en période de deuil mais aussi dans une période d'enquête. Quatre enquêtes sont ouvertes. Pour ma part, je trouve qu'il est prématuré de tenir un débat nourri, vous l'avez dit vous-même. Le temps est au recueillement et au début de l'enquête. Vous venez de mettre en évidence qu'il fallait être non pas prudent mais prudentissime en la matière. Mon groupe préfère éviter de parler d'hypothèses. Par contre, nous serons au rendez-vous du débat lorsque les enquêtes seront réalisées et les premiers éléments probants confirmés. Nous parlerons alors ensemble des conclusions à tirer, des responsabilités avérées et évidemment, de toutes les dispositions nécessaires à prendre, qu'elles soient budgétaires, matérielles ou humaines. Nous serons au rendez-vous.

01.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je voudrais, comme mes collègues et comme M. le ministre, m'associer à l'émotion que nous avons tous ressentie après cet accident qui succède à celui de Buizingen, que M. le ministre a vécu en tant que président de la commission d'enquête. Les souvenirs nous sont revenus à cette occasion: 15 février 2010, 5 juin 2016, 19 morts à Buizingen, 3 à Saint-Georges, c'est un drame. Comme souvent hélas, lorsqu'un drame a lieu, nous devons, si j'ose dire, positiver, et faire en sorte d'accélérer les décisions déjà en mouvement depuis les conclusions de la commission Buizingen et qu'Infrabel et la SNCB sont en train de mettre en oeuvre.

Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier pour votre proposition d'avancer la date annuelle du rapport par les deux CEO (Infrabel et SNCB) sur l'avancée des conclusions d'Infrabel, de la commission d'enquête et de la mise en œuvre de celles-ci par Infrabel et la SNCB. C'est tout à fait positif. J'espère qu'à ce moment, nous ne serons pas encore sous la contrainte de l'enquête en cours, auquel cas, nous serions peut-être un peu coincés. Nous ne pouvons que vous remercier de votre proposition.

Effectivement, de nombreuses questions se posent. Nous aurons plus que probablement l'occasion, quand nous rencontrerons M. Lallemand, CEO d'Infrabel, responsable de la problématique de la signalisation, de lui poser toute une série de questions en la matière.

Au-delà de l'enquête elle-même, il est utile de préciser qu'aujourd'hui déjà 99 % des parcours sont desservis, même si des questions ont été soulevées dans la presse de ce jour.

Par contre, en ce qui concerne l'ETCS, il reste pas mal de chemin à parcourir jusqu'à ce que le dossier soit complet. À l'occasion, hélas, de cet horrible accident, il faudra interroger M. Lallemand, responsable d'Infrabel, et le CEO de la SNCB sur une accélération possible de l'installation de l'ETCS. Peut-être n'est-ce pas possible.

De même pour les cabines, un gros effort a déjà été consenti. Une des conclusions de la commission Buizingen visait leur rationalisation et leur modernisation. Actuellement, quand une cabine flambe, tout le trafic doit être arrêté. Avec les nouvelles cabines, ce ne sera plus le cas et cela impliquera moins de mobilisation de personnel. C'est une des questions que pose la population: Y a-t-il un lien entre la productivité et la sécurité? En tout cas, ce volet des cabines est un moyen d'y répondre.

Enfin, même s'il y aura encore de nombreuses questions à poser lorsque nous rencontrerons les deux CEO, je voudrais aborder la problématique liée à la suspension du Thalys wallon annoncée par la ministre Galant, en raison du manque de sécurisation suffisante. Je crois que nous devons aussi savoir où on est à ce sujet.

Il est clair qu'on aurait préféré ne pas avoir à discuter de cela aujourd'hui. Il faut rappeler que les choses ne sont parfaites dans aucun État. Si nous ne sommes qu'à 19 % de la mise en œuvre de l'ETCS, nous sommes bien avancés par rapport aux autres pays européens. Un pays aussi développé que l'Allemagne a aussi connu un accident ferroviaire important. Cela ne réduit en rien le problème mais cela doit nous faire rebondir et avancer dans la sécurisation la plus absolue possible du trafic ferroviaire qui sera de plus en plus utilisé par la population.

01.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, vooreerst sluit ik mij uiteraard aan bij de woorden van medeleven aan de nabestaanden, de slachtoffers, de reizigers, het treinpersoneel en alle

andere personeelsleden van de NMBS-Groep. Ik dank ook alle hulpdiensten.

Zondagavond was het toch wel even schrikken om opnieuw te horen berichten over een dramatisch treinongeval. Ik meen dat wij in deze commissie nog met drie personen zitten – collega Geerts, mijnheer de minister en ikzelf – die de commissie-Buizingen actief hebben meegemaakt. Dat heeft toen echt een grote impact gehad op ons werk en onze inzet als parlementslid. Die aandacht voor spoorveiligheid zit er sindsdien heel erg ingebakken.

De shock was des te groter toen ik gisteren vernam dat er mogelijk een gebrek zou zijn aan uitrusting met het veiligheidssysteem. Er zou een link zijn met het ongeval.

Ik zal het ongeval op zich niet analyseren. Ik meen dat wij het onderzoek moeten afwachten. Horen vertellen dat ongeveer een derde van alle seinen niet zou zijn uitgerust met het TBL1+-systeem was voor mij een grote shock.

In de commissie-Buizingen hebben wij heel veel aandacht besteed aan de veiligheidssystemen. Er is daar toen heel veel klemtoon op gelegd. Wij kregen soms het verwijt dat er te veel aandacht aan werd besteed. We werden opgeroepen om niet alleen naar de veiligheidssystemen te kijken, maar ook naar de veiligheidscultuur, de opleidingen, enzovoort. Dit waren terechte kritieken.

Er is ook veel aandacht gegaan naar de veiligheidssystemen in de meerjareninvesteringsprogramma's. Er zijn ruimschoots middelen uitgetrokken voor de uitrol van TBL1+. Dat was de eerste stap naar een verdere uitrol van het topveiligheidssysteem, het ETCS. Met het TBL1+-systeem zouden we echter al een heel stuk verder staan.

Eind 2012 was een belangrijk moment. Men zat toen aan 87 % dekking. Tegen eind 2015 zou een volledige dekking met TBL1+ worden gerealiseerd. Dat was ook de vraag van de commissie-Buizingen. Het stond op die manier expliciet in de teksten verwoord. Het is ook op die manier door de minister en de CEO van Infrabel verwoord, namelijk een volledige uitrol van TBL1+ tegen eind 2015.

Nadien werd in tabellen en powerpointpresentaties steevast de nadruk gelegd op veiligheid als allerbelangrijkste prioriteit. Wat er ook zou gebeuren met de financiële dotaties, telkens werd vermeld dat op veiligheid niet zou worden ingeboet. Men had het ook voortdurend over 99,9 % dekkingsefficiëntie.

Ik ben misschien naïef geweest, samen met de collega's, maar ik heb nooit een definitie van de dekkingsefficiëntie gevraagd. Dat is een fout die ik mijzelf, ons, misschien kan verwijten, maar wat dat precies betekent heb ik nooit goed beseft.

Ik ging er eigenlijk van uit, en ik denk de collega's met mij – maar u mag mij tegenspreken als u het anders inschat – dat het dan ging over seinen in spoorbundels en rangeerstations die daarmee niet zouden worden uitgerust, maar toch niet een sein op een drukbereden spoorwegstuk waar dagelijks passagierstreinen passeren. Ik ging ervan uit dat die spoorlijnen volledig met het TBL1+-systeem zouden worden uitgerust.

Ik denk dat het van cruciaal belang is dat wij zo snel mogelijk de CEO van Infrabel naar onze commissie uitnodigen om hierover de nodige uitleg te krijgen.

Ik vind het echt bijna aanstootgevend om te moeten vaststellen dat iets waaraan wij zo veel aandacht hebben besteed in de nasleep van het dramatisch ongeval in Buizingen met 18 doden en 150 gewonden, iets wat wij toen als prioriteit naar voren hebben geschoven en waarvan de voorbije 5,5 jaar telkens opnieuw door de CEO's die hier zijn geweest, werd gezegd dat het hun absolute prioriteit was, vandaag onvoldoende veiligheid biedt en zeker geen 99,9 %. Een ernstige uitleg op zijn plaats is.

Voorlopig wil ik het hierbij laten. Nog een randbemerking. De zaken die door collega Raskin naar voren werden gebracht, zijn mij onbekend maar ik sluit me wel aan bij zijn oproep om dit ten gronde te onderzoeken en uit te spitten.

01.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, collega's, zondagavond gebeurde er in de dichte mist langs de oever van de Maas iets waarvan wij hoopten dat het nooit meer zou gebeuren en waarvan wij ook oprecht dachten dat het eigenlijk niet meer kon gebeuren. Een reizigerstrein reed met aanzienlijke snelheid in op een stilstaande goederentrein en richtte zo een ware ravage aan waarbij er

drie dodelijke slachtoffers te betreuren vallen.

Bij ons heerst een gemengd gevoel, in de eerste plaats diepe tristesse, dan ook medeleven met de familie van de slachtoffers en de familie van de gewonden maar tevens een gevoel van grote ongerustheid. Mijn collega Jef Van den Bergh heeft het shock genoemd. Er heerst grote ongerustheid omwille van de berichten, niet enkel in de pers maar ook vanuit het spoorbedrijf zelf in verband met de beveiligingssystemen op ons spoor.

Uiteraard is het belangrijk om nu een grondig onderzoek te voeren om de nodige lessen te trekken uit dit vreselijke ongeval. Dat zal enige tijd vergen. Voor Open Vld mag dat echter geen excuus zijn om een aantal vragen op korte termijn onbeantwoord te laten. Het gaat dan om vragen in de zin van of het sein in kwestie beveiligd was door een TBL1+-baken. Ten tweede, werden de aanbevelingen die werden gedaan naar aanleiding van het eerdere gelijkaardig ongeval op dezelfde locatie van acht jaar geleden ook uitgevoerd? Dat zijn volgens ons geen vragen die een uitvoerig onderzoek vereisen, een eenvoudig ja of neen is voldoende.

Het lijkt ons dan ook heel belangrijk dat Infrabel hier in deze commissie zo snel mogelijk klaarheid komt scheppen en zich niet verschuilt achter het opgestarte strafonderzoek zoals we lezen in het persbericht dat vandaag wordt verstuurd door Infrabel. Daar werd blijkbaar als antwoord aan de minister gegeven dat men niets mag zeggen van de procureur. Welnu, collega's, uiteraard is het strafonderzoek geheim. Volgens mij neemt dat echter niet weg dat essentiële info over de aanwezige beveiligingssystemen van het spoorbedrijf kan en moet worden gegeven. Het Parlement heeft te allen tijde het recht om deze informatie te bekomen.

In het laatste jaarlijks veiligheidsverslag van 2015 van Infrabel staat: "De installatie van het automatische stopsysteem TBL1+ is sinds eind 2015 volledig beëindigd en is dus in dienst op de voornaamste knooppunten van het Belgisch netwerk. De efficiëntiedekking bereikt daarmee 99,99 %, zoals voorzien in het Masterplan".

Betekent dit dat dit ongeval die ene kans op tienduizend is die buiten de efficiëntiedekking viel? Dat is een vraag waarop onze fractie op korte termijn opheldering in dit Parlement wil krijgen.

Ik zal mijn uiteenzetting vandaag hiertoe beperken uit respect voor de slachtoffers van dit dramatische ongeval.

01.08 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ook onze fractie wil haar medeleven betuigen aan de slachtoffers en de nabestaanden. Daarom zal ik mijn uiteenzetting vandaag algemeen houden.

Mevrouw de voorzitter, ik betreur dat de heer Borsus hier niet aanwezig is. Ik heb dat ook in het begin van de regeringsvorming gezegd. Men heeft die man die bevoegdheden wat tegen wil en dank gegeven, maar op momenten zoals deze zou het goed zijn dat de minister hier aanwezig is.

Ik verwijs naar een van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen destijds. De heer Van den Bergh heeft het ook al aangehaald dat we nog maar met een beperkt aantal leden van die bijzondere commissie overblijven. Als een ongeval is gebeurd, de minister heeft het ook al gezegd, wordt het onderzoek op verschillende niveaus gevoerd. Wij hebben toen gezegd dat de nabestaanden en de slachtoffers nood hebben aan informatie en transparantie. Wij hebben een onderzoeksorgaan dat onafhankelijk van gerechtelijke onderzoeken kan werken.

Destijds heb ik de vraag aan de ERA gesteld. Ik heb ook parlementaire vragen gesteld aan toenmalig minister van Justitie, mevrouw Turtelboom, en ook aan al uw voorgangers, mijnheer de minister. Laat een *memorandum of understanding* tussen dat onderzoeksorgaan – vandaar dat ik betreur dat de heer Borsus hier niet aanwezig is – en de gerechtelijke autoriteiten maken, zodat dit onderzoeksorgaan op korte termijn, drie tot vier maanden, al een eerste indicatie kan geven. Als dat niet zou blijken te kunnen, moet men ook zeggen waarom dat niet kan.

Wij menen dat het van essentieel belang om het verwerkingsproces van de slachtoffers in gang te zetten.

Tot daar mijn boodschap, als het ware, aan minister Borsus. Ik hoop dat die binnen de regering wordt meegegeven.

Mijn betoog kan grotendeels aansluiten bij dat van collega Van den Bergh. Wij hebben hier ontelbare uren gediscussieerd over seinvoorbijrijdingen, risicoanalyses, de verschillende hulpsystemen en de veiligheidssystemen. Wij hebben meermaals mensen gehoord over de mate waarin een investering in veiligheid ook een risicoanalyse inhoudt, bijvoorbeeld om de kans op een treinongeluk te doen verminderen.

Ik herinner mij dat hier een ferme discussie gevoerd is tussen onze experts en Infrabel over twee tabellen waarin stond dat er een reductie van 75 % was volgens de experts en van 83 % volgens Infrabel. Ik kijk nu naar collega Van den Bergh. Wij hebben uren gediscussieerd over het multiplicatoreffect, en hoe dat berekend moest worden. Dat waren lastige technische discussies, maar wij vonden dat zij essentieel waren. Soms kwam de bemerking dat we ook nog andere dingen moesten bekijken dan effectieve seinvoorbijrijdingen en dergelijke.

Mevrouw de voorzitter, een aantal weken geleden heb ik u een brief geschreven met het oog op de regeling der werkzaamheden. Ik wou een nieuw debat over seinvoorbijrijdingen. Dat kwam doordat ik in het jaarrapport van Infrabel gezien had dat het aantal seinvoorbijrijdingen opnieuw gestegen was, niet alleen in de goederenbundel, zoals ooit is gezegd, maar ook op de belangrijkste lijnen. Ook het aantal bijna-botsingen was sterk gestegen.

Ik meen dat niemand het kan ontkennen: veiligheid is absoluut belangrijk voor Infrabel, voor de NMBS en voor de mensen van de FOD. Veiligheid is opnieuw op de politieke agenda gezet.

Het klopt, collega Raskin, dat er beslist is budgettair niet te besparen op veiligheid. Ik meen dat iedereen in dit Huis dat steunde. Een aantal fracties heeft zelfs de vraag gesteld of andere elementen waarin investeringen noodzakelijk waren niet in gevaar dreigden te komen omdat er zoveel geld gealloceerd was voor die veiligheid.

Ik weet niet waar u uw informatie haalt en ik twijfel niet aan uw uiteenzetting, maar als effectief blijkt dat er een probleem is van foute aanbestedingen of van corruptie – ik durf dat woord niet in de mond te nemen omdat ik over te weinig informatie beschik –, dan denk ik dat het parket dit zo snel mogelijk tot op het bot moet onderzoeken. Er kan daarover geen enkele discussie bestaan, collega Raskin.

Ik kom terug op het aspect van de veiligheid. Zondag was ik enorm verbaasd dat dit nog kon gebeuren en gisterenavond viel ik van mijn stoel nadat ik sms'en kreeg van medewerkers die me zeiden dat ik naar het *VTM Nieuws* moest kijken, waarin men zei dat een derde van de seinen niet met TBL1+ is uitgerust.

Ik heb in mijn kast gekeken. U hebt die tabel ongetwijfeld ook gekregen en collega Van den Bergh heeft eruit geciteerd. Er staat daarin dat tegen 31 mei, of zelfs vroeger, 99,9 % met TBL1+ zal zijn uitgerust. Dat is de tabel die wij steeds hebben gekregen.

In de opvolging van onze 119 aanbevelingen was er stelselmatig met een groen maatje aangeduid wat gerealiseerd was. Wij vonden dat heel goed.

Ik wist dat in een goederenbundel niet alle seinen zouden worden uitgerust met een TBL1+. Dat werd hier altijd gezegd en ik denk dat daarover ook geen discussie bestond.

Ik was compleet verrast te vernemen dat een derde van de seinen niet met TBL1+ is uitgerust. Als ik dan hoor zeggen dat dit in dit Huis werd gecommuniceerd, dan kan ik formeel zeggen dat ik dan net buiten moet zijn geweest. Ik dacht dat ik steeds braaf op mijn stoel zat. Ik heb mijn nota's nagekeken. Dat heb ik nooit horen zeggen.

Collega's Lahaye-Battheu en Van den Bergh hebben verwezen naar de communicatie van Infrabel. Daarin staat heel duidelijk hoe TBL1+ werkt. Er staat ook dat dit het meest recente en veiligste hulpsysteem is en dat alle belangrijke spoorknoppunten in België daarmee zijn uitgerust sinds eind 2012. Daarna staat dat heel het spoornet ermee is uitgerust sinds eind 2015.

Als dat op die website staat, vandaag nog, dan stel ik mij de vraag in welke mate dat in contradictie is met de informatie die we nu hebben.

Ik weet wel dat men een analyse moet maken van de veiligheid, ik heb het daarstraks al gezegd, die 75 % of 83 %.

Ik herinner mij de kritiek die de huidige minister – bovendien ook ingenieur – toen in de Buizingen-commissie heeft gegeven. Hij heeft toen geopperd dat de ingenieurslogica die we op een bepaald moment in die commissie voorgeschoteld hebben gekregen, de commissie niet mocht doen denken – sorry voor het woord – dat zij dommeriken waren. De commissie heeft toen geoordeeld dat zij zelf heus in staat was om dat onderscheid te maken.

Is wat op die website vandaag staat en wat er nu gecommuniceerd wordt, een soort van desinformatie? Mijnheer de minister, ik wil u daarom verzoeken om zo snel mogelijk een analyse van de risicodekking te vragen. Indien blijkt dat 99,9 % uitrusting met TBL1+ minder is dan bijvoorbeeld 75 % risicodekking, is dat immers essentiële informatie. Mijnheer de minister, ik hoop dat u ons dat hier zo snel mogelijk kunt meedelen.

01.09 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Je serai brève parce que celui qui connaît particulièrement bien le dossier et qui le suit, c'est évidemment mon collègue, Marcel Cheron.

Si j'ai introduit une question orale à la fois auprès des ministres Bellot et Borsus, c'est parce qu'il était aussi nécessaire de pouvoir faire part de tout notre soutien et de notre compassion vis-à-vis des victimes mais aussi parce qu'on sait que lorsqu'une telle catastrophe se produit, c'est généralement par la coexistence de toute une série de causes et de facteurs. C'est rarement un élément qui provoque des catastrophes telles que celles-là.

Il me semblait important qu'un travail puisse être fait, pas forcément pour avoir des réponses aujourd'hui mais pour aborder les différentes dimensions en termes de respect ou non de la programmation des installations du système de freinage, de la concrétisation des recommandations de Buizingen, mais aussi des politiques d'investissement ou de désinvestissement à la fois en infrastructures et en économies, sans compter les pressions qui s'exercent sur le personnel, tant de la SNCB que d'Infrabel.

Au-delà des enquêtes menées, monsieur le ministre, il va falloir que vous meniez une réflexion sur les résultats des dispositions prises depuis plusieurs années et qui sont programmées et sur leur impact sur la capacité de réactivité, sur la capacité d'être présent ou non, sur la capacité de disposer des infrastructures et des équipements nécessaires.

Le dernier élément de ma question sur lequel j'insiste particulièrement, c'est qu'on a entendu aujourd'hui les familles et les victimes de ce fameux accident de Buizingen. Les familles victimes de ce type d'accident disent ne pas avoir été suffisamment entendues, ne pas être suffisamment prises en compte dans l'ensemble des dimensions psychologiques, physiques et matérielles, dans l'écoute et dans l'interaction avec elles. Je vous demande avec insistance, monsieur le ministre, si tout est mis en place pour que l'accompagnement de ces victimes puisse se faire dès le moment de l'accident mais aussi de manière continue et suivie de votre part, tout au long du processus de l'enquête, mais aussi des réparations qu'il faudra peut-être assumer vis-à-vis de ces victimes. Ces victimes me sont proches, je suis de cette région liégeoise et je suis aussi usagère du rail. Ces personnes sont aussi des êtres de chair et d'os qui font partie des gens que je rencontre ou que je rencontrais.

01.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je tiens à m'associer de manière très solennelle à cette émotion. Cette commission Infrastructure a commencé par l'hommage à faire. C'est un dossier où le respect doit être total. Il faut s'incliner devant la mémoire des victimes de cet accident.

Mon prédécesseur dans cette commission, Ronny Balcaen, m'avait souvent expliqué le travail important qui avait été réalisé après Buizingen. Si chaque année, on examine les 109 recommandations de Buizingen, c'est grâce à ce suivi et à cette programmation. Mon collègue Geerts avait suggéré de discuter du problème des dépassements de signaux. Le 28 juin, nous aurons l'occasion d'y travailler concrètement, avec une acuité d'autant plus forte après le drame qui vient de se passer.

Je voulais intervenir sur trois éléments. Bien entendu, le premier concerne les enquêtes. Le ministre a dit à juste titre qu'il n'y avait pas trois enquêtes mais quatre. Depuis qu'une directive européenne l'a suggéré et quasi imposé, nous avons créé un organisme d'enquête indépendant qui doit être saisi. Le ministre a fait le nécessaire. Cet organisme, qui est indépendant de l'autorité de sécurité, est chargé d'enquêter sur les accidents les plus graves, dans le but de pousser l'investigation jusqu'à nous suggérer de discuter des éléments à améliorer de manière efficace, pour éviter la reproduction des causes. Je rejoins ceux qui, après

avoir étudié Buizingen, expliquent la multiplicité des causes à l'œuvre dans un processus tel que celui-là, et demandent de bien les étudier et d'éviter l'effet mono-causal.

Monsieur le ministre, ce n'est pas vous qui avez la tutelle sur cet organisme, c'est la preuve de son indépendance. Il est en effet obligatoire que ce soit un autre ministre, en lien avec ce Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF). C'est un enjeu important pour le suivi et surtout pour éviter que cela ne se reproduise. Je rappelle que cet organisme d'enquête est aussi chargé de faire des recommandations. De ce point de vue, monsieur le ministre, j'aimerais que nous puissions aussi, le 28 juin, faire le lien avec les organismes européens.

Ces organismes européens ont suivi ce qui s'est passé à Buizingen, ainsi qu'à l'accident mortel survenu en Suisse il y a quelque temps. Les liens entre ces enquêtes sont très importants.

Dans son rapport récent sur l'examen des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel, la Cour des comptes fait remarquer qu'en 2013, l'obligation faite à la SNCB d'élaborer un plan d'action concernant la culture de la sécurité n'avait pas été respectée malgré la priorité accordée à cet aspect après l'accident de Buizingen. Dans ces cas-là, la Cour des comptes rencontre l'opérateur en question. La SNCB avait alors invoqué des lacunes dans le chef du fameux SSICF et avait annoncé avoir confié à un consultant la charge de réaliser la mesure initiale. À ce jour – et nous aurons l'occasion d'en rediscuter le 28 juin –, la SNCB n'a toujours pas élaboré ce plan d'action. Dans sa réponse, elle le reconnaissait mais indiquait y avoir travaillé activement en interne et qu'un échéancier détaillé était établi une introduction progressive du projet. Je reviendrai sur cet élément souligné par la Cour des comptes.

Différents orateurs sont intervenus dans cette commission sur l'implémentation du TBL1+ et des fameux 99 %. Nous avons été un certain nombre à nous étonner des éléments de langage utilisés à plusieurs reprises par le CEO d'Infrabel dans sa communication. On sait bien que la solution du TBL1+ est transitoire, l'objectif étant d'aller vers un système plus performant, ce n'est plus de l'aide à la conduite, mais un système plus efficace. On sait vers quoi on va; on a reçu les dates. Par contre, cet élément de langage nous trouble tous quelque peu. Pour ma part, j'avais en tête 99 virgule quelque chose. Mais il faut examiner précisément ce que signifient les termes "certains signaux" ou "signaux essentiels".

On entre dans la distinction à faire entre les signaux dits essentiels, les plus sensibles en termes de sécurité. Certains collègues sont intervenus pour dire que les critères tiendraient compte de la jonction Nord-Midi, des aiguillages, des courbes ou d'autres éléments que, personnellement, je ne connais pas. Je pense que nous devons avoir des réponses. Aujourd'hui, il faut des précisions. Ce n'est qu'avec ces précisions que l'on pourra ou non s'étonner, comme M. Van den Bergh, qu'il y ait aujourd'hui, de l'aveu même d'Infrabel, 7 500 signaux équipés en TBL1+ sur les 10 700 que compte le réseau ferroviaire. Avec cet élément, on se demande où sont les fameux 99 % de signaux installés. Il y a une explication à donner sur les critères et l'évaluation. Ensuite, monsieur le ministre, viendront d'autres questions telles que: est-il utile ou non d'envisager de poursuivre le travail et de faire d'autres investissements? C'est un choix qu'il faudra faire. Nous prendrons chacun nos responsabilités après avoir entendu les explications.

Il faudra aussi étudier les assertions de M. Raskin. Je ne connais pas les dossiers de manière aussi précise. M. Raskin y va très fort dans ses déclarations! Il me semble important et intéressant de recevoir des éléments plus précis. Oui ou non, des décisions avaient-elles été prises pour installer le système sur cette ligne? Oui ou non, y a-t-il eu des retards? Si oui, pour quelles raisons? Tout cela est très important.

Bref, madame la présidente, je pense qu'il était important de pouvoir engager dès aujourd'hui une réflexion puisqu'elle existe déjà, non pas sur les causes réelles, précises de ce drame. On attendra l'enquête. Je précise qu'il sera important d'avoir des recommandations de l'organisme d'enquête. On devra écouter la SNCB. Je rappelle que le TBL1+ doit être installé dans le matériel roulant et dans les infrastructures. Enfin, il faut qu'Infrabel puisse nous expliquer sa grille d'analyse par rapport aux points essentiels du réseau.

M. Geerts a posé la question du dépassement de feu rouge. Il ne m'a pas échappé qu'il fallait distinguer le nombre global de dépassements de signaux. Il a cité le chiffre mais il y a aussi la distinction entre les signaux considérés comme importants et les autres.

J'ai une question complémentaire. Devons-nous considérer qu'un signal secondaire ne puisse pas devenir plus important à un certain moment et indiquer de la sorte un danger? Je ne suis pas ingénieur, mais j'ai l'impression que nous devons réfléchir à partir de ces données brutes que l'on nous déverse sous forme de

statistiques comme l'affaire des 99 %. Cette réflexion me semble nécessaire. D'autres collègues l'ont fait remarquer avec beaucoup de dignité. L'objectif est d'avoir une culture de sécurité. Il importe que la commission de l'Infrastructure puisse traiter de ces questions sans polémiques inutiles. En tout cas, un débat s'impose sur la sécurité du rail.

01.11 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, tout d'abord, mon groupe s'associe bien évidemment à l'hommage que vous avez rendu aux victimes, à leurs familles, à leurs proches ainsi qu'aux services de secours. Je tiens aussi à souligner l'immense travail de ces derniers ainsi que celui du voisinage et des cheminots qui se sont déployés sur les lieux. Ce drame me touche d'autant plus que j'habite à proximité du lieu de l'accident. En outre, celui qui a dans son entourage des personnes qui fréquentent quotidiennement ces lignes a une pensée plus particulière pour tous.

Je comprends bien que le temps du deuil et l'enquête pénale impliquent une grande réserve dans la transmission d'informations. Cela dit, pour apaiser le tourment des familles et leur permettre de faire leur deuil, des réponses doivent leur être apportées. Si nous organisons aujourd'hui cet échange de vues, c'est aussi pour obtenir des réponses qui n'entrent pas dans le cadre de l'enquête. Reconnaissons que, depuis la publication de certaines informations hier soir, les interrogations sont nombreuses.

Et j'ai entendu certains collègues parler de la manière de communiquer d'Infrabel. Je ne veux pas du tout polémiquer, mais j'ai essayé de rechercher cette information. Cette information est l'équipement du réseau du système TBL1+. Combien est-ce en termes de couverture? J'ai d'abord entendu 99,9 %, puis je me suis rendu compte qu'il s'agissait du taux d'efficacité. Qu'est-ce que cela veut dire? On le comprend ensuite, mais la première information qu'entend le citoyen ou l'utilisateur est qu'un travail colossal a été entrepris.

Le deuxième chiffre que j'ai trouvé provient du rapport sécurité d'Infrabel 2015. Ce rapport parle de 80 % de couverture. Le troisième chiffre vient de l'évaluation du suivi Buizingen réalisé l'année dernière en avril 2015, évaluation au sujet de laquelle vous avez proposé d'avancer la réunion qui devait avoir lieu le 28 juin. Il s'agit d'un rapport parlementaire. Dans ce rapport est indiqué que fin 2014, il s'agissait de 94 % du réseau.

Un autre chiffre venant d'Infrabel a été communiqué par la presse, selon lequel il s'agit de 70 %. Je vous avoue donc que nous avons besoin d'un éclaircissement concernant ces chiffres et la manière dont est calculé le taux de couverture du réseau TBL1+, et ce n'est pas lié à l'enquête.

Sachant l'information qui est communiquée, et dont je ne pense pas qu'elle fasse partie de l'enquête, le dernier signal franchi par le train entré en collision avec le train de voyageurs était-il équipé ou non du TBL1+? Je ne pense pas que ces éléments font partie de l'enquête, considérant que c'est l'équipement du réseau, pour lequel nous sommes en droit d'obtenir cette information.

Cette information en est une parmi d'autres. Je ne suis pas en train de faire un lien de causalité absolue ni de dire que si le dernier signal avait été équipé, cet accident ne serait pas survenu. Je dis simplement qu'assez naïvement, j'ai entendu 99,9 %. Quand j'ai entendu que le dernier signal de la ligne 125 avant la collision, à hauteur d'Hermalle-sous-Huy n'était pas équipé, je me suis vraiment dit que c'était la faute à pas de chance, avec le 0,1 %. Mais il apparaît que ce n'est pas cela, puisque les différents chiffres communiqués sont tous des chiffres officiels. Ce ne sont pas des chiffres issus de rumeurs, ni même des chiffres que j'ai été pêcher dans la presse. Ce sont des chiffres communiqués d'une manière ou d'une autre par Infrabel.

Ce sont des chiffres trouvés ici à la Chambre, dans un rapport d'activités relatif à la sécurité et des chiffres qui ont été communiqués ce midi émanant d'Infrabel et non pas des chiffres imaginés par les journalistes.

Pourquoi cette ligne n'est-elle pas équipée? D'autres l'ont dit avant moi, cette ligne connaît une grande fréquentation. C'est une ligne de la dorsale wallonne empruntée par beaucoup d'utilisateurs. Alors qu'il y avait eu, il y a quelques années, un autre accident sur cette ligne, pourquoi n'est-elle pas totalement équipée avec le TBL1+?

Je demande instamment au gouvernement, au ministre qui le demandera à Infrabel, de mettre à notre disposition une cartographie précise des endroits non couverts par le TBL1+, tout en sachant que ce qui nous attend, c'est l'ETCS.

Je saisis l'occasion pour poser une autre question à propos de ce dernier système. On parle d'une couverture de 19 %; le chiffre a l'air moins contestable, en tous cas dans les rapports que j'ai pu examiner.

Monsieur le ministre, pourrait-on disposer de l'information pour l'ETCS et sa couverture sur le territoire? Nous aurons alors un examen complet de l'ensemble du système de sécurité qui avait été prévu par la commission Buizingen.

Le rapport sécurité d'Infrabel fait état de 92 franchissements irréguliers de signaux en voie principale. C'est un chiffre en augmentation par rapport à 2014, à raison de 39 %. Ce n'est pas rien. J'ai bien fait la distinction entre des franchissements de nature à créer des incidents majeurs et d'autres qui le sont moins. Il n'empêche que 92 franchissements constituent une augmentation, alors que le réseau est couvert de manière plus efficace par le TBL1+. Nous sommes donc en droit de nous poser des questions.

Je voudrais savoir si dans les 92 franchissements, nous retrouvons le signal incriminé, qui ne serait pas équipé du TBL1+.

J'attends de savoir si ce signal était équipé ou pas.

Plus largement, nous savons que les efforts demandés par le gouvernement à la SNCB et en particulier Infrabel sont de l'ordre d'un milliard. Il est prévu de réduire d'un milliard les investissements entre 2014 et 2019.

Si les budgets consacrés à la sécurité n'ont pas diminué, je me demande comment le gouvernement va pouvoir tenir les engagements de la commission Buizingen pour l'installation de l'ETCS sur l'ensemble du réseau en 2021, compte tenu cette décision de réduire les investissements d'un milliard. Il y a deux gros postes en matière d'ETCS: la concentration des cabines et l'ETCS, et l'un ne fonctionne pas sans l'autre. Comment va-t-on faire pour mettre en œuvre votre décision de réduction d'un milliard, en même temps que les recommandations de la commission Buizingen en matière de sécurité?

Sans vouloir polémiquer, il s'agit d'une légitime interrogation quand on connaît les coûts très importants en matière de sécurité. Pouvez-vous nous expliquer quels vont être vos choix en matière d'investissements?

Ces points n'empiètent pas sur l'enquête, mais le deuil des familles s'apaisera aussi grâce aux réponses à certaines questions. Plutôt que de laisser circuler de fausses informations ou des informations partielles, je pense que vous êtes en mesure de nous apporter un certain nombre de réponses et de prodiguer de l'apaisement aux familles qui sont dans la détresse et qui s'interrogent sur les circonstances de ce drame.

01.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, je vais m'associer à ce que les collègues ont pu dire sur le choc et la peine que suscite un tel accident, avec chaque fois le souvenir des accidents précédents. Je me souviens d'Aiseau-Presles, de Pérot, de Buizingen. À chaque accident, on espère que c'est le dernier et que les recommandations et les mesures nécessaires sont prises pour que cela n'arrive plus. Et malheureusement, ces accidents se répètent. Je pense que, malgré les circonstances douloureuses, nous pouvons, et même nous devons, nous poser des questions.

La première question qui vient à l'esprit, au vu de ce qui est paru dans la presse, c'est le mécanisme de freinage TBL1, puisqu'on apprend que – au conditionnel – il n'y aurait pas eu de TBL1 à l'endroit du drame. Monsieur le ministre, je suppose que vous pouvez répondre à cette question sans entrer vraiment dans le secret de l'enquête. C'est un premier point.

Cette question en entraîne d'autres. Normalement, le TBL1 devait être réalisé en 2015 sur ce tronçon. Confirmez-vous que c'était bien prévu à cette échéance? Suite logique à cette question: pourquoi cela n'a-t-il pas été réalisé? La cause est-elle budgétaire ou, comme les collègues l'ont évoqué, d'autres causes comme un retard pris dans les travaux, quelle qu'en soit la raison?

Par rapport à cela, la question de pourcentage de couverture du TBL1 est assez interpellante. Nous avons reçu un document Powerpoint en mars 2015 présentant le suivi des recommandations de la commission spéciale Sécurité du rail. Un taux de couverture du TBL1 de 99,9 % y était effectivement indiqué. Mais par ailleurs, le rapport d'Infrabel, pour la même période de fin 2015, indique 80 %. Cette valse des chiffres mérite des éclaircissements. Il faut savoir où on en est réellement en TBL1 et comment il faut tenir compte des pourcentages exprimés. C'est vrai que 99,9 %, c'est louche. Rien que la manière d'exprimer un tel pourcentage est louche. C'est une manière de dire: tout est couvert, non pas tout, il y a quand même une petite partie qui ne l'est pas. Ce qui est clair, c'est que soit c'est 100 %, soit il y a un problème.

J'apprends qu'après trois jours sans train en raison des mouvements sociaux, un problème de communication se pose au niveau des rails et qu'il existe un risque que les cabines ne puissent pas déterminer si un train circule. On me dit qu'il faut qu'un train vide passe pour améliorer la connexion. Cette mesure a-t-elle été prise?

Je suis également intrigué par le fait qu'un convoi de marchandises soit impliqué dans l'accident. Nous ne savons pas encore quelle en est la cause. Pour l'instant, on a plutôt tendance à soutenir que c'est le train de voyageurs qui ne se trouvait pas où il devait être. En tout cas, si l'on regarde les statistiques relatives aux accidents, on constate que leur nombre au cours des seize dernières années a doublé pour les trains de voyageurs. C'est assez inquiétant, surtout lorsque l'on met en place des mécanismes tels que TBL1. Surtout, le nombre d'accidents impliquant des trains de marchandises a été multiplié par dix. Cela interpelle quant à la sécurité du rail en général, mais plus particulièrement au sujet de celle du fret.

Sachant que cette activité a été libéralisée, je ne puis évidemment m'empêcher de me demander s'il n'y a pas un lien de cause à effet entre la libéralisation du rail pour le fret et l'existence concomitante de plusieurs compagnies. En outre, et c'est une réalité, monsieur le ministre, les exigences sont moindres pour ces sociétés ferroviaires privées responsables du transport de marchandises. C'est donc un aspect qu'il faudra sérieusement examiner, quelle que soit l'implication du train de marchandises dans le présent accident.

Je veux aussi mentionner le rôle important qu'a joué l'accompagnateur de train dans les moments qui ont suivi l'accident. On sait qu'il a joué un rôle très important. Je trouve là un argument supplémentaire contre l'option du *one-man car*. Le rôle de l'accompagnateur est multiple et important. Cet élément me renforce dans cette conviction.

Vous refusez, monsieur le ministre, de faire un lien entre la productivité, l'austérité, que sais-je encore, et la sécurité. Vous ne voulez pas aborder la question, mais vous le faites quand même en repoussant la chose.

Nous n'allons effectivement pas tirer des conclusions sur la base d'un accident qui n'a pas encore eu lieu, mais il ne faut pas être grand analyste pour voir qu'à partir du moment où la hausse de productivité consiste essentiellement, bien que pas exclusivement, à faire plus avec moins de personnel, il y a des conséquences. On parle de 6 000 cheminots en moins à très brève échéance. Il est clair que cela ne favorisera pas l'amélioration de la sécurité. N'importe qui peut le déduire.

Lorsque j'apprends que, déjà à l'heure actuelle, certes en dehors de la réglementation, dans une cabine de signalisation, quelqu'un travaille 48 heures d'affilée, monsieur le ministre, je me dis qu'il y a manifestement des problèmes et que, si l'on retire encore 6 000 cheminots à l'avenir, malheureusement, on n'aura pas tiré les bons enseignements de ces accidents.

La présidente: Permettez-moi, chers collègues, de synthétiser mon propos. Il ne s'agit, monsieur le ministre, ni de faire de l'amalgame, ni de faire des raccourcis, ni de tirer des conclusions hâtives en commission. Il ne s'agit pas de le faire non plus pour vous, entre productivité et sécurité. Vous n'avez mis qu'un élément en avant, qui n'a d'ailleurs été évoqué par personne. Il ne s'agit effectivement pas d'éliminer aujourd'hui certains éléments, comme la productivité et la sécurité. Les quatre enquêtes dont vous avez parlé nous en diront plus.

Des choses ont été dites, parfois sur un ton accusateur, par rapport à des chiffres de rapports de suivis de commissions ou de la Cour des comptes qui ont été annoncés par Infrabel. Monsieur le ministre, l'ensemble de mes collègues réclament la clarté des chiffres car les citoyens doivent savoir. Ces imprécisions ne sont pas acceptables quand il s'agit d'accidents ferroviaires. 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+ sur les signaux et le matériel roulant. Il faudra donc également entendre le CEO de la SNCB puisqu'un train de fret est impliqué dans l'accident et que votre prédécesseur a retardé, par un arrêté royal de 2015, l'équipement des trains de fret. Il y a donc un questionnement à ce sujet-là également.

Nous avons beaucoup parlé des signaux. Monsieur le ministre, il est clair que les chiffres des dépassements de signaux sont en augmentation. Je ne sais pas si c'est dû au fait qu'on les signale plus ou s'il y a une réelle augmentation. Cette problématique devra être discutée le 28 juin, où nous aurons un exposé circonstancié sur les dépassements de signaux.

Par ailleurs, j'ai été aussi étonnée de l'absence de M. Borsus. Après Buizingen, nous avons voulu la mise en

place d'un organisme d'enquête indépendant - rendu obligatoire par l'Europe – et placé sous une autre tutelle que celle du ministre de la SNCB et d'Infrabel. Il aurait été normal qu'il 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, notamment du gouvernement, sur les accidents. Si vous me le permettez, je vais lui rappeler cela par courrier. Évidemment, il sera présent lors d'une future audition. C'est indispensable. Il a la tutelle. Sa présence est importante.

Pour le reste, nous organiserons les travaux après avoir entendu la réponse du ministre.

Monsieur le ministre, la commission ne veut pas nuire à l'enquête. Des questions se posent à partir de données fournies à la commission. Tout cela semble pour le moins confus aujourd'hui.

01.13 François Bellot, ministre: Madame la présidente, pourrait-on suspendre la réunion quelques minutes?

La **présidente**: Certainement, monsieur le ministre.

*La réunion publique de commission est suspendue de 16.19 heures à 16.23 heures.
De openbare commissievergadering wordt geschorst van 16.19 uur tot 16.23 uur.*

Chers collègues, nous allons immédiatement céder la parole au ministre, pour de premières réponses.

01.14 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je tiens tout d'abord à vous remercier pour le ton calme, posé et mesuré avec lequel vous êtes intervenus. Je pense que le moment prête plus au recueillement et au questionnement de manière globale qu'à d'autres considérations. Je tiens vraiment à vous en remercier.

À la suite des travaux de la commission Buizingen, que j'ai présidée et qui a ensuite été présidée par M. David Geerts, 109 recommandations ont été faites et un masterplan a été élaboré par les deux sociétés. Ce masterplan était accompagné des montants nécessaires à l'équipement de l'infrastructure et du matériel roulant. Les moyens ont été inscrits dans des budgets.

Des efforts ont certes été demandés aux sociétés, au groupe SNCB. Je raisonne en groupe, parce que je raisonne en usager. L'utilisateur n'a que faire de qui gère les rails, qui gère le train. Ce qui lui importe, c'est d'être conduit d'un point à un autre. Mais je peux vous confirmer que le montant global réservé, qui est de 3,7 milliards d'euros, ne souffrira d'aucune réduction des crédits. Il en sera ainsi. Le masterplan prévoit une évolution vers l'ETCS complet à partir de 2023 en plusieurs étapes.

Votre commission assure le suivi des 109 recommandations. Régulièrement, vous interrogez le management. Je pense que la plupart des questions que vous me posez doivent l'être aux managers quand ils reviendront vers vous, le 28 juin, à moins que vous n'avanciez la date. Certaines des questions de détail et peut-être d'interprétation et de communication que vous avez soulevées mériteraient d'être posées à ce niveau là.

Il faut savoir que lundi, j'ai adressé un courrier aux deux entreprises pour leur demander de faire le point de manière précise sur le chemin qui a été parcouru, sur les différentes étapes qui restent à parcourir et où on en est dans les équipements. Je leur adresserai peut-être des questions supplémentaires. Suite aux nombreuses questions que vous avez posées, je pense que je prendrai connaissance avec beaucoup d'intérêt de vos questions et des réponses qui y seront apportées le 28 juin, car j'ai aussi des questions.

Vous vérifiez le suivi des 109 recommandations du masterplan tous les six mois. Il convient, bien entendu, de voir ce qu'il en est.

Je vous ai rappelé que le budget sécurité était de 3,7 milliards d'euros. Comment se décompose-t-il? Plus ou moins 2 milliards pour les infrastructures et le solde pour le matériel roulant.

M. Raskin a soulevé une question dont je n'avais jamais entendu parler. Cela a-t-il une influence sur la bonne exécution? Sincèrement, je ne vais pas vous répondre si je n'en sais rien. Je veux bien me renseigner, mais c'est une question à faire remonter vers le groupe SNCB.

Deux ou trois parlementaires m'ont demandé s'il y avait TBL1. À l'heure qu'il est, je l'ignore. Quand je suis allé sur place, j'ai bien entendu rencontré le procureur, qui m'a informé que les enquêteurs arrivaient. Il a fait placer sous scellés des équipements. Ensuite, il m'a dit: "Je suis le seul réceptacle des éléments en rapport avec l'enquête. Il est hors de question que qui que ce soit communique à ce sujet". Je ne vais donc pas vous répondre aujourd'hui sur ces aspects, pour ne pas nuire à l'enquête. Tous les organes d'enquête sont sur place depuis cette nuit-là ou très tôt le lendemain matin.

M. Borsus a informé qu'il ne serait pas parmi nous. Il exerce la tutelle sur le SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer). S'il était venu, il vous aurait répondu que l'enquête était en cours. Vous pouvez le convier, mais nous sommes placés devant des difficultés. Je peux, bien sûr, vous parler de la SNCB et des plans.

Pour la commission relative à l'accident de Buizingen, j'attire votre attention sur le fait que le parquet n'a toujours pas clos le dossier, ni présenté les conclusions, pour différentes raisons. Cela avait été annoncé plus tôt, mais soit! Ce ne fut pas le cas, notamment, à cause d'un changement de juge d'instruction. En revanche, je vous rappelle que le rapport du SSICF sur l'accident de Buizingen est connu depuis 2012.

Ce rapport ne définit pas des responsabilités, mais définit des faits: ce que la commission a constaté, point.

En ce qui concerne le débat sur les dépassements de signaux, j'ai répondu à des questions de membres de la commission sur le nombre de dépassements. Il y a aussi l'origine de ces dépassements, pourquoi constate-t-on l'augmentation de ces dépassements de signaux? J'ai bien entendu relayé ces questions.

Que se passe-t-il? Est-ce une question de formation, de culture? Après Buizingen, le dispositif est-il devenu moins efficace? La sensibilisation a-t-elle disparu? La sécurité est placée en tête des recommandations au personnel de la SNCB. Y a-t-il suffisamment de formations, d'attention? Nous avons interrogé les opérateurs sur ces sujets.

S'agissant des méthodes de suivi des victimes, je voudrais vous soumettre un cas concret. Quand nous avons eu l'occasion de rendre visite à nos collègues suisses afin d'étudier l'implémentation du train pendulaire, nous étions accompagnés par le numéro 2 du groupe Virgin, qui exploite actuellement la ligne Londres-Glasgow. Ils avaient été confrontés à un accident qui avait fait une centaine de blessés. Pour donner de l'empathie, assurer du lien et ne pas laisser les victimes seules dans leurs démarches, ils avaient, sur base volontaire, fait un appel à l'intérieur de l'entreprise en demandant qui souhaitait être le relais unique et la porte d'entrée unique de chaque victime. Ce n'était pas un service pour les victimes; c'était un agent pour une victime. Je suggère cela soit fait chez nous.

Bien sûr, ces personnes ne vont pas savoir répondre aux questions liées à l'évolution du dossier judiciaire, etc., mais je souhaite que la communication soit centralisée et que toutes les démarches puissent être confiées de manière centralisée auprès d'une équipe de personnes dont une et une seule sera le référent d'une seule victime. Ainsi, s'il y a neuf victimes blessées et trois personnes décédées, on désigne douze personnes pour être le relais des douze victimes.

Monsieur Cheron, le SSICF mène une enquête totalement indépendante, à ce point indépendante qu'il remet les conclusions dans des délais différents du délai judiciaire.

Quant à la Cour des comptes, je pense que les travaux de la commission d'enquête Buizingen ont démontré que la perception des éléments de sécurité n'était pas identique partout dans l'entreprise. Cette culture de sécurité qui est une priorité des comités de direction n'a pas les mêmes accents partout. On ne connaît pas ici la cause de l'accident. On ne connaît pas les séquences de l'accident. Il est donc difficile d'avoir une réaction dès l'instant où l'on ne connaît pas immédiatement la cause.

Au sujet de l'implémentation du TBL1, les langages semblent différents. C'est 99,9 % pour certains mais d'un autre côté, on dit que tous les signaux ne sont pas couverts. Cette précision sera au cœur de la rencontre, tout comme la compréhension du graphique. J'ai consulté vos auditions et vos travaux. J'ai vu cette courbe. Et puis, d'un autre côté, on dit qu'un certain nombre de signaux ne sont pas équipés. Il faut donc clarifier ces éléments-là.

Sincèrement, je ne sais pas, madame Matz, si nous disposons d'une cartographie. J'ai déjà vu la cartographie du réseau ETCS d'aujourd'hui, les 19 %. Je crois que cela vous a déjà été montré. On connaît

les lignes mais de là à vous donner des détails sur tel ou tel signal... J'imagine que quand l'ETCS est installé, c'est sur l'ensemble de la ligne.

On m'a demandé si les économies influaient sur la sécurité et sur le master plan. Sur le master plan, non! 3,7 millions sont prévus et ils sont là!

Des mesures sont demandées en amélioration de la productivité. Il est évident qu'on ne va pas enlever dix contrôleurs de Traffic Control, par exemple. Le débat ne porte pas sur ce sujet. Je ne reviendrai pas sur les éléments qui ont abouti à la grève. Je rappelle, néanmoins, que les gains de productivité qu'on a demandés, et pour lesquels on a laissé au groupe l'autonomie de les trouver, portaient sur des jours de congé et non sur des éléments liés à l'activité opérationnelle.

Je l'ai dit et ce sera traduit dans les contrats de gestion, il faut améliorer la gouvernance. Mes propos visaient notamment le partage de valeurs identiques. Et si on veut partager les valeurs, il faut que la personne dans un bureau ait la même conscience de la sécurité à assurer que le conducteur de train qui se trouve dans un poste de signalisation. Je parle de partage de valeurs parce qu'il faut moderniser et réorienter la gouvernance. Quand le rapport Buizingen précise qu'il faut faire évoluer la culture à l'intérieur de l'entreprise, il ne s'agit pas d'une vague culture; il s'agit de partage de valeurs identiques, qu'il s'agisse de la sécurité ou d'autres éléments. Cela me paraît être au cœur du souci que nous devons tous porter, le personnel de l'entreprise, les membres de la commission ou, en tout cas, moi en qualité de ministre en charge de ce secteur.

Monsieur Van Hees, vous dites que certaines personnes travaillent 48 heures dans une cabine. J'aimerais que vous me disiez où cela se passe – pas le nom de la personne – car cela va à l'encontre de tous les règlements. Soit, vous lancez cela à la cantonade – vous aimez la provocation, je vous le dis gentiment – soit c'est la réalité. Dans ce cas, c'est en infraction avec toutes les dispositions, c'est interdit!

J'en viens au rôle de l'accompagnateur. Au même titre que d'autres, l'accompagnateur est venu en aide, à toutes les personnes qui étaient dans le train. Il a aussi témoigné de certaines choses sur le plan opérationnel.

J'attire votre attention sur deux éléments. Je me permets d'insister et de conclure là-dessus. D'abord, vous avez émis certains questionnements, parfois en lien avec des affirmations vérifiables ou pas sur l'enquête. Je pense que personne aujourd'hui ne sait ou ne peut vous répondre. Je n'ai pas d'éléments pour répondre. Ensuite, les grands questionnements qui sont les vôtres sont aussi les nôtres. Nous pourrions obtenir certaines réponses lors de la prochaine rencontre avec M. Cornu et M. Lallemant. Savoir que le train de marchandises est un train de B Logistics ne change rien. Le train était quasiment à l'arrêt.

Je souhaite que vous puissiez ensemble voir les responsables et faire le point, comme vous deviez le faire le 28. Je ne sais pas si vous allez avancer cette réunion. En ce qui me concerne, je ne veux pas entrer dans le contenu ni dans votre agenda, mais je ne vois pas d'inconvénient à ce que vous teniez votre réunion le plus rapidement possible.

Je ne sais pas aller plus loin. Je n'ai pas d'éléments concrets à vous donner. Je n'ai pas d'éléments sur l'accident lui-même me permettant de vous en dire plus. Vous aurez des réponses à la plupart de vos questions lorsque vous verrez les responsables de l'entreprise. Je réaffirme avec force qu'il n'y a pas d'économies sur le masterplan sécurité tel qu'il a été élaboré.

Je voudrais aussi vous dire que nous avons tenu un Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne hier. Le développement de la norme ETCS est bien entendu important. Lors d'une prochaine réunion consacrée notamment au ERTMS et à l'ETCS, qui va avoir lieu à Rotterdam, nous allons tenter de trouver une norme unique.

Ce qui se passe est paradoxal. L'ETCS est une demande européenne pour un niveau de sécurité très élevé. Cela fait passer la signalisation au sol et la signalisation visuelle à un système de contrôle permanent des trains par une signalisation embarquée dans le train.

La difficulté que nous rencontrons, ce sont les effets frontières. C'est paradoxal au moment où un projet est développé et soutenu par l'Union européenne, très en avance technologiquement sur tous les autres systèmes. En fait, les différents pays choisissent des modèles ETCS différents en termes de logiciels. Si la

France se dote du logiciel base E 2.3 et que nous nous dotons du logiciel base E 2.4, nos systèmes ne sont pas lisibles à la frontière.

Alors que nous essayons de réaliser une sorte de réseau unique européen et que nous avons des demandes de lignes transfrontalières, dans le même temps nous sommes en train de créer des espèces de goulots d'étranglement qui sont un peu compliqués.

La demande formulée à la Commission, et nous y consacrerons une bonne partie de notre réunion, c'est notamment de constituer la boîte noire avec un standard auquel tout le monde devra pouvoir se raccorder pour passer d'un pays à l'autre.

Vous me direz que cela n'a pas grand-chose à voir, mais je vous dirai le contraire. Si nous parlons du Thalys wallon, aujourd'hui, aucun train à grande vitesse n'est homologué pour passer entre Auvclais et Namur. Pour le faire passer, il faudrait que nous prenions un arrêté royal suspendant tout système de sécurité sur la ligne. Je pense que ni le gouvernement ni moi ne proposerons au Roi de signer un arrêté royal suspendant tout le processus de sécurité sur une telle distance. Même sur 300 mètres, c'est inenvisageable. Nous cherchons d'autres solutions techniques. À ce jour, c'est un peu compliqué. Ce n'est évidemment pas un motif pour ne pas trouver de solution. Nous en cherchons. Nous rencontrons les ministres vendredi. Ce point-là sera évoqué avec le ministre wallon pour trouver une solution qui puisse être validée techniquement avant de poursuivre la réflexion.

La **présidente**: Monsieur le ministre, nous vous remercions.

Comme vous l'avez dit, dans le cadre des travaux de notre commission, nous entendrons très rapidement les deux CEO au sujet des questions fondamentales qui ont été soulevées par les collègues au sujet de l'état de la sécurité et de son impact sur l'infrastructure et le matériel roulant.

Chers collègues, certains d'entre vous souhaitent-ils répliquer à ce stade? Monsieur le ministre, vous devez savoir que ce n'est que le début de nos travaux, puisque toutes les questions sont encore ouvertes et exigent des réponses le plus rapidement possible.

01.15 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, je serai brève.

Monsieur le ministre, contrairement à ce que vous dites, nos interrogations sur l'éventuelle installation du TBL1 + ne relèvent pas de l'enquête. Normalement, vous avez la capacité de demander des informations à Infrabel.

La **présidente**: Nous allons le faire nous-mêmes, de toute façon.

01.16 Vanessa Matz (cdH): Je suis d'accord, mais le ministre de tutelle bénéficie d'une voie d'accès un peu plus aisée que la nôtre.

Vous dites avoir sollicité ces informations en envoyant des courriers à Infrabel dès lundi. Je ne comprends pas que vous ne les ayez pas encore obtenues.

01.17 François Bellot, ministre: Je n'ai rien sollicité, puisque le procureur du Roi a été très ferme.

01.18 Vanessa Matz (cdH): Mais ce n'est pas une information relative à l'enquête!

01.19 François Bellot, ministre: Attendez! Nous avons demandé à Infrabel et à la SNCB de nous communiquer précisément l'état d'équipement physique de tout le réseau.

01.20 Vanessa Matz (cdH): Cela me semble le b.a.-ba. Compte tenu de leurs diverses déclarations, ces réponses auraient pu, à mon sens, comporter des chiffres un tant soit peu fiables.

01.21 François Bellot, ministre: C'était avant les déclarations.

La **présidente**: S'il vous plaît, madame Matz! Nous recevrons les représentants d'Infrabel ici. Ce sera tellement plus facile de les interroger. Je comprends votre remarque selon laquelle une boîte de signalisation est équipée ou non. Cependant, si le ministre est incapable de nous répondre aujourd'hui...

01.22 Vanessa Matz (cdH): J'ai bien compris qu'il ne me répondrait pas. Je le regrette, parce que ce ne sont pas des éléments qui font partie de l'enquête. Ils n'ont rien à voir avec elle.

Monsieur le ministre, je ne vous demande pas si le train roulait à telle vitesse. Ces questions-là relèvent de l'enquête, étant liées précisément à la collision qui a eu lieu. Je vous ai demandé des éléments de nature objective, avec d'autres, d'ailleurs.

Je ne vous cache pas que j'éprouve un sentiment mitigé en sortant d'ici. Un échange de vues est organisé, mais en fait, nous ne recevons aucune réponse, pas sur l'enquête, mais de manière générale, alors que cet échange de vues est programmé depuis lundi. Il y avait peut-être moyen de collationner un certain nombre de données auprès d'Infrabel, sans entraver l'enquête et sans tomber dans la polémique.

Je ne vous cache pas mon désappointement suite à vos réponses. "J'ai demandé à Infrabel si on pouvait éventuellement disposer des éléments"; vous êtes le ministre de tutelle d'Infrabel, monsieur. Je pense que vous êtes en droit d'exiger ces renseignements.

01.23 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je remercie le ministre pour ses réponses, en tous cas pour celles qu'il a données. Je pense, madame la présidente, que ce n'est pas vraiment une réplique au ministre. Nous avons bien compris qu'une réunion se tiendrait pour faire le point. Il est normal qu'au sein de la commission de l'Infrastructure, on s'occupe de l'ensemble du réseau de ce que l'on appelle le groupe SNCB-Infrabel.

Il est important de bien préparer cette réunion. J'insiste sur le rôle du ministre de tutelle par rapport à Infrabel et à la SNCB. Madame la présidente, en tant que présidente de cette commission, vous pouvez vous adresser aux CEO. Tous les éléments de cette réunion ont été demandés par les parlementaires, à juste titre. C'est assez rare pour être souligné, mais cela émanait de la quasi-totalité des groupes. Nous avons une demande de précisions.

Nous avons bien compris qu'il y a une incompréhension sur la communication des fameux 99 % liés au TBL1+; je pense que si personne n'a compris, ce serait se leurrer. Nous comprenons qu'il y a là des précisions à apporter. Les éléments doivent être à disposition avant même que nous nous réunissions. Nous n'allons pas faire cela en direct.

Je compte beaucoup sur votre président, sur ce que le ministre pourra obtenir de la part des opérateurs. Nous devons préparer cette réunion pour qu'elle soit utile pour l'ensemble des lignes, du dispositif et du réseau, au nom de la sécurité. C'est beaucoup plus important que d'entrer aujourd'hui dans des polémiques sur des sujets particuliers. C'est cela, aujourd'hui, qui doit être à notre disposition. Nous avons bien compris qu'il y avait une ambiguïté dans la compréhension du taux de mise en oeuvre du TBL1+. Je rappelle tout de même qu'il s'agit d'une aide à la conduite et non d'une sécurité à 100 %. Il faut le préciser. Notre objectif doit être de tendre vers la plus grande efficacité au bénéfice de tous, le plus vite possible et avec les moyens disponibles.

La **présidente**: Pour répondre à M. Cheron, nous avons prévu un compte rendu intégral comme pour les questions. Il sera dès lors très vite disponible. Comme vous l'avez relevé, un certain nombre de questions se posent et surtout un certain nombre d'imprécisions en fonction des chiffres donnés dans ce parlement ou dans d'autres rapports.

Je vous propose d'écrire aux deux *Chief Executive Officers* (CEO) au nom de la commission, pour leur présenter une série d'éléments que nous avons soulevés, en leur demandant de nous répondre préalablement ou d'être prêts à y répondre précisément lors de leur visite. Nous veillerons à les recevoir le plus rapidement possible dans notre commission. Ma réponse à votre demande est donc positive.

Monsieur le ministre, si des documents vous parviennent, puisque vous avez également interpellé les deux sociétés, il serait bienvenu que vous communiquiez l'ensemble des éléments à la commission dans le cadre du débat que nous aurons avec les CEO très rapidement.

01.24 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, je voudrais terminer sur une note positive. Le ministre nous a fait part de sa rencontre en Suisse. L'idée d'affecter un agent par victime ou famille de victime est une excellente proposition qui apporterait un peu d'humanité dans ces situations.

La **présidente**: Un voyage d'étude en Suisse est prévu au mois d'octobre.

01.25 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je suis au moins d'accord avec vous sur une chose: vous avez peu de réponses à nous apporter! Je comprends les circonstances.

À propos du TBL1, il me semble que la décision d'en équiper tout le réseau fait suite aux recommandations de Buizingen et que l'échéance était au 31 décembre 2015. Cela signifie que fin décembre 2015, il fallait 100 % de couverture TBL1. S'il s'avère que cet accident-ci est dû, au moins dans l'arbre des causes, à un problème de TBL1, ce serait terrible de devoir constater que le non-respect de l'échéance après l'incident de Buizingen en porte une part de responsabilité!

Nous n'allons pas polémiquer au sujet de la productivité, mais je vous appelle, monsieur le ministre, à ne pas minimiser les conséquences sur la sécurité d'une hausse de productivité de 20 %.

S'agissant des quarante-huit heures dans la cabine de signalisation, vous m'avez demandé si j'avais identifié la cabine. Je ne la connais pas. Le cheminot qui n'est pas n'importe qui m'en a parlé le vendredi. Je ne vous dirai pas qui ni où.

La **présidente**: Monsieur Van Hees, soit vous détenez une information précise, soit vous n'en avez pas. Si votre information est précise, dites-le au ministre!

01.26 Marco Van Hees (PTB-GO!): M. le ministre m'a posé une question; je lui réponds. Généralement, c'est l'inverse!

Cet élément m'a frappé parce qu'on m'en a parlé vendredi dernier. En guise de boutade, j'ai rétorqué que, dans ces conditions, je commençais à hésiter à prendre le train. Deux jours plus tard se produisait l'accident à Saint-Georges.

01.27 François Bellot, ministre: Monsieur Van Hees, même si les circonstances ne s'y prêtent guère, êtes-vous sûr que ce n'était pas un gréviste qui est resté quarante-huit heures devant le poste?

La **présidente**: Monsieur le ministre, vous avez dit que cette commission avait été respectueuse du moment et des devoirs d'enquête. Je vous demanderai de montrer autant de respect envers les cheminots, y compris ceux qui sont en grève. Cette exigence est valable des deux côtés.

01.28 François Bellot, ministre: Madame la présidente, c'était une boutade. Croyez-moi, depuis que je suis ministre, tout le monde sait que je suis très disponible pour rencontrer les citoyens. Le samedi matin, je me rends dans ma commune pour voir mes administrés. Pour le moment, j'occupe tous mes samedis à discuter avec des cheminots qui viennent m'expliquer leur vécu. Je viens d'un village où 350 habitants sur 2 000 travaillaient aux chemins de fer. Je pense que c'est aussi ce qui m'a positivement contaminé et convaincu de l'intérêt que ce secteur pouvait représenter pour tous.

Pour votre réunion, je demanderai peut-être à ceux qui en ont fait partie de relire et de rafraîchir votre mémoire en lisant le rapport de la commission. C'est fastidieux mais c'est de grande qualité. Ce n'est pas parce que j'ai commencé les travaux, la commission ayant encore travaillé beaucoup plus longtemps après mon départ. Je pense que vous devez vous replonger dedans avant votre séance de travail. C'est une suggestion que je vous fais. Vous verrez toutes les composantes, tous les éléments sur lesquels on peut agir en matière de sécurité. Il n'y a pas que la technologie. Il y a la culture, le bien-être du travailleur face à son poste de travail, la formation initiale, la formation continue. Il me semble important de le faire.

La **présidente**: Pour ceux qui ne l'ont pas, le secrétariat enverra le lien du rapport de la commission Buizingen qui est évidemment encore sur le site.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.*